Economische Staatkunde

in

ATJEH

door

J. LANGHOUT

KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK
0604 1054

14-

SABANGBAAI MET DE RUBBER- EN THEEKISTENFABRIEK „RET-SABANG".

1128 E 63 R.

VIJFTIG JAREN ECONOMISCHE STAATKUNDE IN ATJEH

231302

GESCHREVEN NAAR AANLEIDING VAN DE HERINNERINGSDATA 26 MAART 1873-26 MAART 1923

DOOR

JOH. LANGHOUT

JOURNALIST

MET EEN „VOORREDE" VAN DEN OUD-VICE-PRESIDENT VAN DEN RAAD VAN NEDERL.-INDIË, LUIT.-GENERAAL H. N. A. SWART; EEN INLEIDEND WOORD VAN DEN HUIDIGEN GOUVERNEUR VAN ATJEH EN ONDERHOORIGEN, A. G. H. VAN SLUYS EN TALRIJKE FOTO'S

N.V. BOEKHANDEL v/h W. P. VAN STOCKUM & ZOON

DEN HAAG — 1923

KONINKLIJKE
BIBLIOTHEEK

VOORWOORD.

In de Inleiding van dit werkje beklaagt de Schrijver er zich over, dat in de bestaande Atjeh-literatuur nagenoeg geen werken voorkomen, waarin gezette aandacht wordt gewijd aan hetgeen er in Atjeh onder Nederlandsch bewind in den loop der jaren op economisch gebied tot stand is gebracht.
Door die literatuur hebben naar zijne meening Nederlanders en Vreemden tot nu toe dat gewest veel te eenzijdig te bezien gekregen, zoodat vele van Atjeh niet anders weten, dan dat het gedurende lange jaren het schouwtooneel is geweest van bloedige wapenfeiten.
Onder die velen wil hij zich niet scharen, omdat studie hem de overtuiging heeft geschonken, dat Nederland in Atjeh ook nog iets anders heeft gedaan, namelijk dat het er op econonomisch-staatkundig gebied inderdaad „iets groots heeft verricht."
Deze bewering wil de Schrijver waar maken en de waarheid door feiten staven.
Ten slotte zegt hij met voldoening, dat er zoowel in Nederlandsch-Indië als in Nederland nog menschen gevonden worden, die het aandurven een woord van waardeering uit te spreken voor al hetgeen er in het waarachtig belang van een „veroverd" land en van een „overheerscht" volk wordt — en reeds is — gedaan.

Ongetwijfeld is in de laatste jaren de bekendheid in Nederland met de Indische gewesten in het algemeen toegenomen, groot is zij echter nog niet en de belangstelling er in houdt hiermede gelijken tred.
Iedere poging om meerdere bekendheid te geven en belangstelling op te wekken, verdient dan ook toejuiching, destemeer waar het een zoo merkwaardig gewest als Atjeh geldt.
Eene uitgave als deze kan hiertoe ongetwijfeld bijdragen en mag daarom ook aanspraak op aller medewerking maken.
Nadat het ons na een langdurigen en hardnekkigen strijd ten slotte gelukt is alle verzet in Atjeh te beëindigen, is daar sedert ongeveer een tiental jaren een toestand van rust en orde ingetreden, die voor de toekomst het beste doet verwachten en welke slechts tijd vereischt om zich volkomen te consolideeren. Dit zal het geval zijn, als het ons eenmaal is moge gelukken het geheele volk te bevredigen en dus te verzoenen met een zeker bitter verleden en het te doen vertrouwen in ons eerlijk streven om de geslagen wonden te helen en tevens welvaart te brengen, waar vroeger slechts anarchie en despotisme heerschten.
Niet alleen door dankbaar het vele te erkennen, dat van Overheidswege daartoe is en wordt gedaan, maar ook door in het bijzonder de aandacht te vestigen zoowel op hetgeen is tot stand gekomen door het beleid en de toewijding van ambtenaren en officieren, die ook hier getoond hebben hunne schoone roeping te begrijpen, als op de energie en de arbeidskracht door het

particulier initiatief aan den dag gelegd, om het land vooruit te brengen, hoopt de Schrijver het door hem beoogde te bereiken.
Hij wil aldus trachten het Nederlandsche volk meer bekend te maken met hetgeen op economisch gebied in Atjeh is verricht en zijne voortdurende belangstelling op te wekken voor dat schoone land en zijne flinke bevolking, waarvan nog zooveel goeds te verwachten is.
Op zaakrijke wijze wil hij daarom ons volk op de hoogte brengen van wat Atjeh vroeger was en van hetgeen er na 1873 dank zij onze bemoeïingen in de verschillende bestuursperiodes achtereenvolgens op velerlei gebied is gewrocht en hij verduidelijkt een en ander door een schat van photo's.
Gedachtig aan het feit, dat ook cijfers illustreeren en dikwijls het maken van conclusies vergemakkelijken, zijn er door hem ook cijfers gegeven, maar gelukkig niet meer dan bepaald noodig zijn.
Met het vorenstaande wil ik geenszins te kennen geven, dat ik mij geheel vereenig met de beschouwingen van den auteur of zijn beweringen steeds onderschrijf. Toch voldoe ik gaarne aan zijn verzoek dit werkje in de welwillende aandacht van allen aan te bevelen, omdat ik met de strekking ervan volkomen instem en van harte hoop, dat het ertoe zal bijdragen, dat men in Nederland en in den Vreemde over ons optreden in Atjeh niet langer eenzijdig oordeele.
's-Gravenhage, 31 Maart 1923.

H. N. A. SWART
Oud Civiel en Militair Gouverneur van Atjeh en Onderhoorigheden.

GOUVERNEUR VAN SLUIJS OVER ATJEH.

Doel van het achterstaand werkje is de herdenking van het feit, dat het 50 jaren geleden is, dat onze inmenging in de Atjeh-zaken een aanvang nam, doch tevens — en niet in de laatste plaats — om daarbij een kort overzicht te geven van hetgeen sedert dat tijdstip door ons op economisch gebied in Atjeh in het belang van land en volk is tot stand gebracht. Waar vertrouwd wordt, dat een dusdanige publicatie er zeer toe zal kunnen bijdragen meerdere bekendheid aan Atjeh en zijn bewoners onder het Nederlandsche volk te geven, voldoe ik gaarne aan het verzoek van den samensteller van het werkje een kort woord vooraf daarbij te schrijven.

Heeft het bedwingen van het Atjehsche volk ons vele bloedige offers gekost en is er veel moed, beleid en trouw noodig geweest om tot een toestand van orde en rust te geraken, het brengen daarna van den toestand van bevrediging zal niet dan ten koste van vele geldelijke offers verkregen kunnen worden, waarbij van de betrokken landsdienaren meer dan elders takt, beleid en toewijding zullen moeten worden geëischt.

Men vergete toch niet dat de langdurige oorlogstoestanden in belangrijke mate hun invloed hebben

uitgeoefend op de psyche van den Atjeher: en nog worden de krijgsverhalen door de ouderen van dagen aan het opkomend geslacht overgeleverd.

Dat een en ander de denkwijze van den Atjeher over ons niet op sympathieke wijze beinvloed heeft is duidelijk.

Het pacificeeren van een volk van een dergelijke mentaliteit eischt van ons als Koloniale mogendheid opofferingen. Teneinde die offers te verkrijgen, ieder de overtuiging te geven, dat zulks noodig is, zal de belangstelling voor het schoone Atjeh met zijn zoo flink volk gewekt moeten worden.

Steeds moet het ons voor oogen staan dat het onze dure plicht is dit volk dat voor zijn onafhankelijkheid vocht — een vrijheidsliefde, die wij Hollanders toch zeker naar waarde kunnen schatten —, zoo spoedig mogelijk onder ons bestuur zijn welvaart weder te geven, die het in vroeger jaren in zoo ruime mate genoot.

Koeta Radja, Februari 1923.

VAN SLUIJS.

INHOUD.

Voorwoord van Z.E. Generaal Swart.
Gouverneur Van Sluys over Atjeh.
Inleiding 1
Het Atjeh van vroeger 7

DE PACIFICATIE VAN REGEERINGSWEGE . . . 25

Atjeh na 1873 25
Atjeh onder Civiel Bestuur 42
1881—1884 42
1884—1898 59
1898—1904 77
1904—1905 86
1905—1908 88
1908—1918 94
1918—1922 114
Het Atjeh van thans 124
De Atjeh Tram 131

DE PACIFICATIE EN HET PARTICULIER INITIATIEF 141

Sabang 141
De Stoomvaart-maatschappijen 154
De Petroleum-ontginning 160
De Houtaankap op Simaloer 164
Rubberaanplant op Atjeh's Oostkust 172
De steunpilaren der Pacificatie 176
Buitenlandsch Kapitaal in Atjeh 188
Slotwoord 191

INLEIDING.

Eere, wien eere toekomt....
'tWaren niet de reeds vergeelde bladeren onzer Staatkundige historie, die mij aan het feit hebben herinnerd; 't waren niet de lijvige, officieele folianten, hier of daar in het Ministerie van Koloniën opgeborgen, die een bijna vergeten datum mij onder de aandacht brachten, — 't was maar een gewone, doodeenvoudige Leidsche Almanak van zóóveel jaren terug; zulk een: met een perkamenten omslag, waarom onze grootmoeders voor alle zekerheid nog een extra touwtje bonden, en met een inhoud, rijk aan weervoorspellingen, waarbij onze grootvaders desnoods met een duren eed zouden hebben gezworen; 't was zulk een — helaas steeds meer uit den tijd rakende — oude beproefde gids uit vroeger dagen, waarin ik, onder het opschrift „Korte Kronyk", las:

> 1873. 26 Maart is namens de Nederlandsche Regeering, na herhaalde pogingen tot minnelijke schikking, aan den Sultan van Atjeh de oorlog verklaard en 6 April met de krijgsverrichtingen begonnen....

* * *

't Stond er zoo héél gewoon!
Tusschen allerlei gebeurtenissen van meer of

minder wereldschokkenden aard, trouw elk jaar door den Leidschen Almanak in herinnering gebracht, was ook aan het feit, dat Nederland voor het eerst besloot tot daadwerkelijk handelen op Noord Sumatra over te gaan, een plaats ingeruimd. En het was die ongedachte en onverwachte herinnering, die mij deed besluiten een werkje samen te stellen, waarin op eenvoudige, populaire wijze zou worden aangetoond, mede aan de hand van verschillende afbeeldingen, wat in den loop van de vijftig jaren, die sinds 1873 verstreken zijn, de Nederlandsche Regeering zoowel als het „particulier initiatief" op economisch gebied in Atjeh en Onderhoorigheden wisten tot stand te brengen.

* * *

Voor de mogelijke vraag, waarom uitsluitend de economische resultaten van het Nederlandsche Bestuur over Atjeh zouden worden gereleveerd — en niet de voordeelen door datzelfde Bestuur op militair terrein behaald .... voor die begrijpelijke vraag heb ik een tweevoudig antwoord gereed. De belangstellende lezer, die zich in deze tijden wendt tot een der particuliere of officieele bibliotheken met het verzoek om „wat lectuur" over de geschiedenis van het gewest Atjeh en Onderhoorigheden, ontvangt stapels boeken! Het eene werk grooter en dikker nog dan het andere! Boeken, die getuigen van een krijgsmanskunde en een veroverings-intellect, waarvan men schier òm-valt! Geestesproducten van hooge en minder hooge officieren van het Nederlandsch Indische

leger, vol van wapenfeiten, met om de andere bladzijde in beeld gebrachte strategische plannen, militaire hinderlagen, versterkingen, bivakken.... 't einde is er van weg!

Maar vraagt diezelfde belangstellende lezer eens naar „wat andere" lectuur, naar geschriften waarin niet dat veroverings-intellect, doch de *pacificatie-idee* naar voren treedt, — naar werken, die niet in de eerste plaats de krijgskunde, doch wel de *Economische Staatkunde* van Nederland in Atjeh behandelen, — naar boeken, die in min of meer breedvoerigen trant het *economische* werk van het Nederlandsche Bestuur in het veel-besproken (en veel-bestreden!) gewest Atjeh en Onderhoorigheden aan een beschouwing onderwerpen, — dan gaat het dien belangstellenden lezer als het mij ging op onze groote, mooie, bijna volmaakte Koninklijke Bibliotheek in Den Haag, waar ik den betrokken ambtenaar ietwat in verlegenheid bracht, toen ik hem vroeg naar „wat lectuur" over Atjeh-*staatkundig en economisch!*....

We hebben toen samen gezocht; samen de cartotheek opgeslagen; maar *wat* we vonden — en *hoe* we zochten.... 't was, met enkele nader te noemen uitzonderingen, *Krijgskunde* — zonder eind!

Ziedaar eenerzijds de bovengestelde vraag beantwoord.

* *
*

Maar er is nog een tweede antwoord.

Een antwoord, waarbij misschien het terrein van de absolute objectiviteit moet worden verlaten en

dat dus een min of meer subjectief karakter heeft. Een en ander vloeit voort uit hetgeen ik reeds in eerste instantie aanhaalde: Wij, Nederlanders, en zelfs ook zij die tot de vreemdelingschap behooren, hebben tot nu toe het gewest Atjeh en Onderhoorigheden veel te *eenzijdig* te bezien gekregen.
Ik wil hier niet trachten uit te maken, of inderdaad de geschiedenis van Atjeh een donkere bladzijde vormt in de Koloniale Historie van ons land. Evenmin wil ik mij scharen onder de talloos velen, die het — ik zou bijna schrijven „befaamde" — gewest Atjeh en Onderhoorigheden niet anders kunnen beschouwen dan door den van kruitdamp bewalmden bril, en die de Noordpunt van Sumatra niet anders kennen dan verpersoonlijkt in een caricatuur van den Nederlandschen soldaat, met van bloed druipende vingeren....
Omdat inderdaad Nederland in het gewest Atjeh en Onderhoorigheden op economisch-staatkundig gebied *„iets groots heeft verricht"*.

Dat gezegde waar maken en de waarheid van *die* uitspraak aantoonen.... ziedaar het tweeledig doel, dat met de totstandkoming van dit werkje door mij werd beoogd.
Met gepaste vrijmoedigheid en zonder eenige vrees laat ik het gaarne aan het oordeel van anderen, aan de publieke opinie over, of door het geschreven woord en het gereproduceerde beeld dit boekje aan het beoogde doel beantwoordt. Die onbevangenheid mijnerzijds ontleen ik aan

de vaste overtuiging, dat er in Nederlandsch Indië, zoowel als in het Moederland, nog steeds onbevooroordeelde belangstellenden in onze Overzeesche Gewesten gevonden worden; menschen, die, naast zeer veel critiek eenerzijds, het tòch nog wel aandurven anderzijds een woord van waardeering uit te spreken voor al hetgeen er in het waarachtig belang van een „veroverd" land en een „overheerscht" volk wordt — en reeds is — gedaan.

DE SCHRIJVER.

Weltevreden, }
Leiden, } 1922—1923.

HET BARKSCHIP „FOP SMIT" (850 TON) VAN DEN ROTT. LLOYD.
EEN DER EERSTE NEDERLANDSCHE SCHEPEN BESTEMD VOOR DE KUSTVAART IN NED. INDIË (1867).

I. HET ATJEH VAN VROEGER.

Het is nog slechts korten tijd geleden, dat de literatuur over Nederlandsch Indië verrijkt werd met een boekje van de hand van den heer J. E. Stokvis, den bekwamen Nederlandschen journalist, oud-Hoofdredacteur van *De Locomotief*, die onder den titel „Van Win-gewest tot Zelfbestuur" een duidelijke, en toch veelbestreden beschouwing gaf over den huidigen politieken toestand van Nederlandsch Indië, in hoofdzaak naar aanleiding van de jongste voorstellen tot herziening van het bestuur in onze Overzeesche Gewesten.
De door collega Stokvis gekozen titel — maar dàn in omgekeerde richting, zou ik willen overnemen voor dit eerste hoofdstuk, dat handelt over het „Atjeh van vroeger" tot op het tijdstip, dat de Vice-President van den toenmaligen Raad van Indië, de heer Nieuwenhuijzen, het ultimatum der Indische Regeering overhandigde aan den toen heerschenden Sultan van Atjeh, — een periode, gedurende welke Atjeh — de heer Stokvis zal het dadelijk met mij eens zijn! — is gekomen „Van Zelfbestuur tot Wingewest" ....
Wanneer echter de conclusies, waartoe de heer Stokvis kwam, anders luiden dan die hier zullen volgen, is dit alleen te wijten aan .... de historie.

Er is eenige moed toe noodig om te spreken van een Atjeh van vóór 1873, als van een Atjeh met Zelfbestuur, en men moet het aandurven om van Atjeh-na-1873 te schrijven als van een Atjeh als Wingewest....
Alleen: 't is maar uit welk oogpunt men beide begrippen: — Zelfbestuur en Wingewest — beschouwt; hoe men oordeelt over strekking en inhoud van beide. En ook: Wat zegt de geschiedenis, wat zeggen de feiten omtrent een land onder Zelfbestuur en als Wingewest?

* * *

Atjeh onder „zelfbestuur"....
En dan behoeven we in de geschiedenis niet verder terug te gaan dan tot het begin van 1500, toen dit „zelfbestuur" van Atjeh een aanvang nam met het zich onafhankelijk maken van Pidië en het verdrijven van de Portugeezen, die jaren achtereen een hunner machtigste onderdanen als beheerder van het machtige Pasè wisten te handhaven.
Of dit verdrijven van al wat Portugees was uit de kuststreken, zoowel als uit de binnenlanden van Atjeh, een gevolg is geweest van een daadwerkelijke onderdrukking van het eene volk door het andere; — of die „vrijmaking" van Atjeh moet worden beschouwd als een ontkomen aan het juk van de Portugeesche dienstbaarheid en een zich ontrukken aan een soort van slavendienst door de Portugeezen van Malakka op de bewoners van het toenmalige Atjeh toegepast, — dan wel, of toen

reeds de idée van nationale saamhoorigheid onder het volk van Atjeh dermate was doorgedrongen dat het zich van vreemde overheersching wenschte vrij te maken, — het zijn alle vragen, wier antwoorden zich slechts laten gissen. Wat wèl met zekerheid bekend is en door de geschiedschrijvers zelfs met een zekeren nadruk is vermeld, is het feit dat vanaf 1524, het jaar waarin de Soeltan van Atjeh na de verdrijving der Portugeezen uit Pasè, de opperheerschappij over land en volk aanvaard had, Atjeh zich uitbreidde ten koste van de omliggende landen, zóó zelfs dat nog geen honderd jaar later, in het begin van de 17e eeuw, niet alleen een groot deel van het eiland Sumatra en het eiland Nias, maar zelfs een deel van het schiereiland Malakka aan het Rijk van den Vorst van Atjeh onderworpen was, een *eenerzijds* voor het Atjehsche rijk gelukkige omstandigheid, die het te danken had — voor het grootste deel tenminste — aan een der legeraanvoerders van den regeerenden Soeltan van Atjeh, die voor zijn tijd een buitengewoon strateeg moet zijn geweest.
Die uitbreiding van Atjeh noemden we *eenerzijds* voor Atjeh een gelukkig verschijnsel, *anderzijds* is zij 't begin van 't einde geweest.
Want naast een naar alle windstreken zich voortplantende uitzetting der grenzen van Atjeh, viel in die landen een zich snel voltrekkende demoralisatie van het Atjehsche volk te constateeren. Was zulks weer een gevolg van de onderdrukking en de uitbuiting waaraan het volk van Pasè onder Portugeesch bewind had

blootgestaan? Of was hier weer het voorbeeld van een vrijheid, die naar de losbandigheid voert? We weten het niet.
Maar ook hier is als vaststaand aan te nemen, dat het aantal zeeroovers en „waterschuimers", het aantal van hen, die de kusten van Sumatra tot ver in den omtrek onveilig maakten, vooral in het einde der zestiende eeuw angstwekkend groot is geweest — en het was onder die omstandigheden, dat de Nederlanders voor het eerst in Atjeh verschenen, waar zij kennis maakten met den reeds genoemden legeraanvoerder, die zoowel het Rijk Atjeh als het dichtbijgelegen eiland Nias en een deel van Malakka beheerschte.
In Juli 1599 lieten de gebroeders Frederik en Cornelis de Houtman, na een weinig voorspoedige reis, het anker ter reede van Atjeh vallen. De Soeltan was reeds tevoren verwittigd van de komst van de nieuwe handelaren en zijn houding tegen de Hollanders was reeds voldoende bepaald, — dank zij de Portugeezen, die niet nalieten den Soeltan tegen deze nieuwe „indringers" op te zetten. De gevolgen bleven niet uit. Bij een bezoek van den Sjahbander, of-wel havenmeester, aan de Nederlandsche schepen, werden de Nederlandsche schepelingen door middel van gifhoudende dranken voor een deel onschadelijk gemaakt en werd door benden van den Soeltan een onverhoedsche aanval gedaan, welke kon worden afgeslagen, ten koste echter van het leven van Cornelis de Houtman en 68 schepelingen. Frederik de Houtman geraakte in gevangenschap; alle pogingen van de bemanning der Nederlandsche

MEUSEUGIT TE KOETA-RADJA, GEBOUWD OP INITIATIEF VAN GOUVERNEUR KAREL VAN DER HEYDEN.

schepen om hun bevelhebber te verlossen, faalden en in Juli 1600 keerden de Hollandsche schepen, die in dienst stonden van den Zeeuwschen reeder De Moucheron, onverrichter zake, en met zware verliezen, in het Moederland terug.
Een tweede minder vriendelijke bejegening onderging de admiraal Paulus van Caerden, een tochtgenoot van Pieter Both, die voor rekening van enkele Brabantsche reeders naar Indië kwam en eveneens handelsrelaties met Atjeh trachtte aan te knoopen. Ook nu werd door den Soeltan, op aanstichting van de Portugeezen, een aanslag beproefd. De Soeltan rekende echter buiten den waard, in casu buiten Frederik de Houtman, die, achter zijne plannen gekomen, uit zijn gevangenschap wist te ontvluchten en den admiraal van het dreigend gevaar verwittigde. Ook deze aanslag mislukte, zonder dat thans menschenlevens waren ingeboet.
Toch achtte Frederik de Houtman, na zijn ontvluchting, het niet gewenscht naar het Moederland terug te keeren. Teneinde de belangen van zijn landgenooten zoo goed mogelijk te bepleiten, stelde hij zich opnieuw in handen van den Soeltan van Atjeh, vertrouwende, indien deze noodig mocht blijken, op de hulp van Van Caerden. Deze admiraal echter beloonde de edelmoedigheid van de Houtman al zeer slecht; na eenigen tijd op de kusten van Atjeh te hebben vertoefd wist hij niet beter te doen dan een viertal aan Arabieren toebehoorende schepen in beslag te nemen en de kust te verlaten, zich niet meer bekommerend om zijn in gevangenschap levende landgenooten.

Doch de Soeltan zou weldra genoodzaakt worden een andere houding tegenover de Nederlanders aan te nemen. De steeds zich meer opdringende Portugeezen vonden in een hunner heerschers, den onderkoning van Goa, een uiterst geschikt man om den Soeltan van Atjeh eischen te gaan stellen, teneinde het Portugeesche gebied te verruimen. In het jaar 1601 vaardigde genoemde onderkoning een gezantschap af naar den Soeltan van Atjeh, met den eisch, dat deze afstand zou doen van een der eilanden op de kust van Atjeh, teneinde de Portugeezen in de gelegenheid te stellen daar een fort te bouwen. In deze geste zagen de Atjehers, waarschijnlijk niet geheel ten onrechte, een aanslag op hunne onafhankelijkheid — en zij gingen overstag. In die dagen toch verschenen een paar Zeeuwsche schepen, deel uitmakende van een Middelburgsche vloot, staande onder bevel van de admiralen De Roy en Bickers, ter reede, die in last hadden namens Prins Maurits geschenken en een brief voor den Soeltan over te brengen. Een overeenkomst werd aangegaan, waarbij aan de Hollanders vergunning werd gegeven een factory te stichten. Ook werd, teneinde de Nederlandsche Regeering te overtuigen dat het den Soeltan ditmaal ernst was met zijn vriendschapsbetuigingen, met de terugkeerende schepen een tweetal met geschenken beladen gezanten naar Prins Maurits gezonden. Zij bezochten den Prins in het belegeringskamp voor Grave [1]. De Prins toonde zich niet alleen dankbaar voor

[1] Slechts een dier gezanten keerde naar Atjeh terug, de andere stierf voor den afreis en werd te Middelburg begraven.

de geschenken van den Soeltan, doch informeerde met groote belangstelling naar het zoo-pas door de Hollanders betreden gebied aan de noordkust van Sumatra.
Aan deze gunstige wending was het ook te danken dat Frederik de Houtman en zijn lotgenooten weer de vrijheid kregen.

Slechts vijftien jaren bleef Nederland in deze bevoorrechte positie. De Spanjaarden en Portugeezen, die gedurende die jaren steeds alle pogingen hadden aangewend de vriendschap met de Atjehsche vorsten te herwinnen, slaagden hierin tenslotte en ook nu weer zouden het de Hollanders zijn, die de dupe werden van de herwonnen vriendschap. In 1627 werden zij door den toenmaligen Soeltan van Atjeh, Iskander moeda, na zijn dood bekend onder den naam van Marhoem Makota Alam, verplicht de onder zijn voorganger gestichte factory weder op te breken, terwijl zij bovendien genoodzaakt werden de Westkust van Sumatra te ontruimen.
Eerst in 1640 werden de vriendschapsbanden hersteld. Tijdens het bestuur van gouverneur-generaal Van Diemen kwam de opvolger van Iskander Moeda aan het bewind, een jonge vorstenzoon, zonder ervaring, maar ook zonder plannen tot verbreking van de banden met de Hollanders. Voor de sjahbanders in Atjeh was het feit, dat de nieuwe Soeltan de kinderschoenen nauwelijks ontgroeid bleek, een welkome aanleiding om de havengelden zoo hoog mogelijk op te voeren en enorm hooge havenrechten te

eischen. In naam voerde de jonge Soeltan den scepter over Atjeh, doch *inderdaad* waren het de sjahbanders. Eenerzijds bereikten zij door het opdrijven der havenrechten, dat hun inkomsten niet weinig stegen, terwijl anderzijds de mogelijkheid ontstond, dat de Hollander op die wijze uit hun landpalen verdreven kon worden. Hoewel dit laatste niet geschiedde, kon toch niet worden ontkend, dat de geldzucht der Atjehsche havenmeesters oorzaak was, dat het aanknoopen van nieuwe relaties en het bevestigen van de bestaande achterwege moesten blijven.

Overigens bleek maar al te duidelijk, dat de onbetrouwbaarheid van den Atjeher het bewaren van den vrede uiterst moeilijk maakte. Kleine plagerijen, door het den handel in den weg leggen van tal van moeilijkheden, bleven ongestraft, doch toen eindelijk in 1651, onder het bestuur der eerste Soeltane van Atjeh, Safîattadîn Sjâh, een moord op de Hollanders werd gepleegd, werd onzerzijds besloten de havenplaatsen van Atjeh te blokkeeren en was dus de oorlogstoestand weer ingetreden! Het gevolg was, dat een nieuw verdrag werd gesloten, waarbij werd bepaald dat de helft van de tinopbrengst uit Perak aan de Oost-Indische Compagnie ten goede zou komen en deze ook het monopolie van den handel zou krijgen.

De Soeltane stemde toe, ongetwijfeld in de overtuiging, dat haar landgenooten voor de rest zouden zorgen.... wat zij ook deden! Voortdurend werd het handelsmonopolie verbroken. Telkens weer hadden de Hollanders de gevolgen

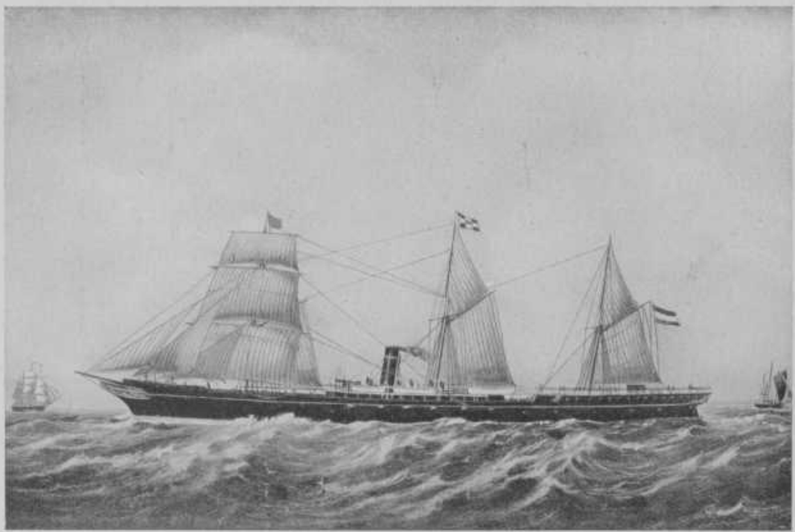
van de onbetrouwbaarheid van de Atjehers te verdragen en toen eindelijk het begrip „monopolie" voor de Atjehers blijkbaar geheel was weggevallen, trad de Oost-Indische Compagnie weer handelend op. Zij bezette Indrapoera, Padang en Tikoe en sloot met de Minangkabouwers op de Westkust van Sumatra een verdrag van alleen-handel, waarvan het gevolg was, dat in 1664 Jacob Cau in Padang het hoofddepot voor den Hollandschen handel kon opslaan.
Hier hebben zich de Hollanders weten te handhaven, ondanks de vele aanvallen, die van de zijde van Atjeh op hunne nederzetting werden ondernomen; het was bij een dier gevechten dat de Nederlandsche commissaris Gruys met 130 man het leven moest laten.

Ruim anderhalve eeuw lang werd toen Atjeh, evenals vroeger, geteisterd door onderlinge twisten; was het ten prooi aan steeds meer de bevolking uitbuitende hoofden en vorsten; vierden zeeroof en plundering weer hoogtij....
Atjeh was weer onder „zelfbestuur"!....
In 1831 maakten de zeeschuimers het al te bont. Nadat het vorig jaar een Amerikaansch handelsschip door de Atjehsche kustbevolking was afgeloopen, verscheen plotseling een Amerikaansch oorlogschip voor de Koeala Batië, teneinde den Atjeher duidelijk te maken, hoe in het vervolg zeeroof zou worden gestraft. Deze tuchtiging werkte aanvankelijk heilzaam.
Ook voor onze vlag had de Atjeher niet veel ontzag en had o.a. Baros veel van hem te lijden

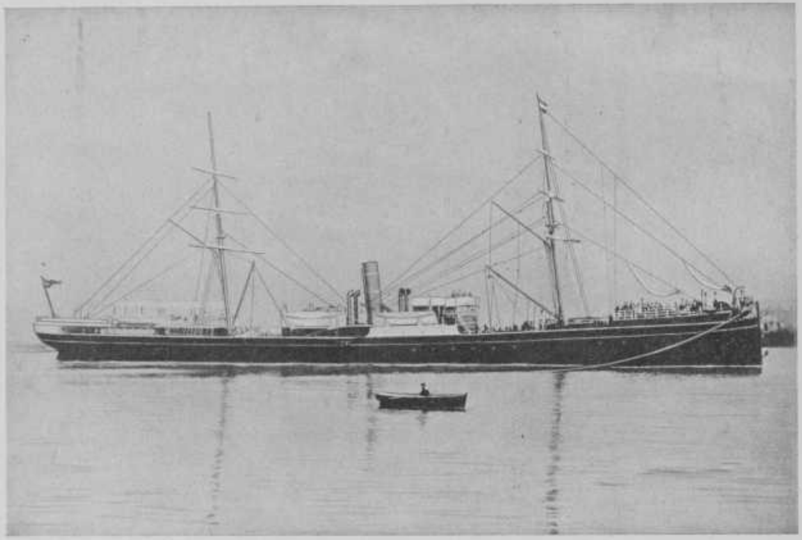
en werd in Juni 1836 een Hollandsche schoener, de „Dolphijn", met een geldzending van 30.000 gulden aan boord, tusschen Natal en Padang door de inlandsche bemanning afgeloopen en naar Atjeh gebracht. Een onderzoek bracht aan het licht dat de roovers het schip hadden verbrand .... en de Soeltan van Atjeh het geld en het geschut voor zichzelf had gehouden! Dan volgde in 1840 het verdrijven door de Nederlandsch Indische Regeering van de Atjehers uit Baros en Singkel. In 1844 tuchtigen Engelsche oorlogschepen opnieuw Koeala Batië en Koeala Meureudoe in verband met voorgekomen plundering van handelsschepen. Het baatte weinig. In 1851 wordt op de Atjehsche kusten een Napolitaansche schoener geroofd; in 1852 een Engelsch koopvaardijschip ....

Teneinde nogmaals te trachten langs den weg der verzoening een anderen, beteren toestand in het leven te roepen, sloot Generaal van Swieten, de toenmalige gouverneur van Sumatra's Westkust, op last van de Indische regeering in 1857, een overeenkomst van vrede, vriendschap en handel met Ibrahim Mansoer, inmiddels opgetreden als Soeltan van Atjeh, dat o.a. bepalingen bevatte over de toelating van wederzijdsche onderdanen tot den handel, de scheepvaart en tot het verblijf in elkaars landen. Voorts bepalingen om den zee-, strand- en menschenroof tegen te gaan, waarbij werd overeengekomen dat alle reclames wegens vroegere feiten zouden vervallen. 't Ging goed .... tot 1858!

Toen de Nederlandsch Indische regeering een contract sloot met den Sultan van Siak, die zijn



Het s.s. „Groningen" (2848 ton) van den Rott. Lloyd, bestemd voor de vaart op Indië.



Het s.s. „Overijssel" van den Rott. Lloyd, (2800 ton) gebouwd in 1878.

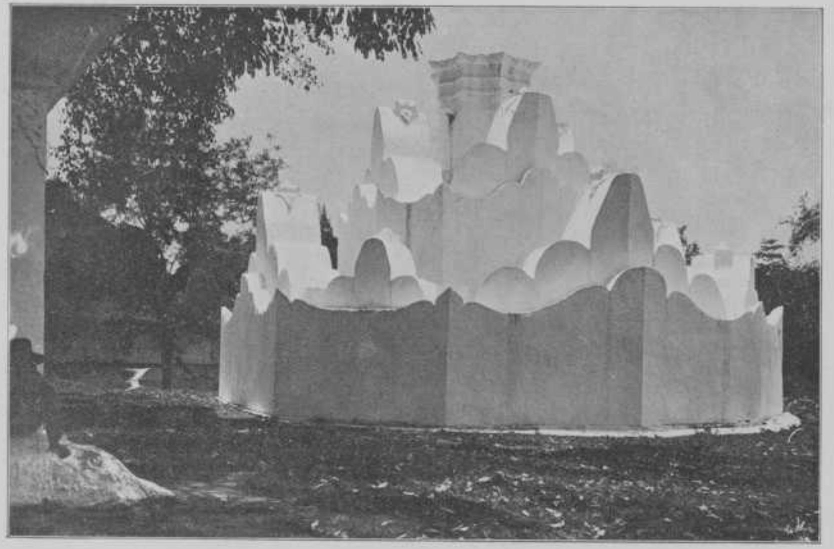
rijk, dat vroeger tot Atjeh behoorde, doch sinds 1705 zich daarvan had losgemaakt, met al de Onderhoorigheden, strekkende tot de Tamiangrivier onder Nederlandsch Oppergezag stelde. En toen was het ook, dat de Soeltan van Atjeh zich plotseling herinnerde, dat hij zijn reeds meer dan een eeuw geleden vervallen aanspraken kon doen gelden.... op Siak en Onderhoorigheden.

Aanspraken, die natuurlijk onzerzijds niet werden erkend.

Gevolg: verschillende uitingen van minder goede verstandhouding, o.a. een beschieting door de Atjehers van Batoe Baroe, met als tweede gevolg een expeditie in 1865 naar de N. O. kust onzerzijds, die wel orde, doch geen verbetering van de gezindheid der bewoners van de Atjehsche randstaten met zich bracht.

Nadat in 1868 de hoofden van Atjeh de souvereiniteit van hun land hadden aangeboden aan den sultan van Turkije (die echter voor de eer stichtelijk bedankte!), verzochten de bestuurders van onderscheidene kuststaten, de anarchie in het Rijk moede, om onder ons gezag te mogen worden geplaatst. Vooralsnog meende de Regeering echter hierop niet te moeten ingaan, mede, omdat in 1824 een verdrag met Engeland was gesloten — het z.g. Londensche tractaat van 17 Maart 1824 — waarin was vastgesteld, dat ons Gouvernement er voor zou zorgen, dat de betrekkingen met Atjeh in dier voege zouden worden geregeld, dat die Inlandsche staat, zonder iets van zijne onafhankelijkheid te verliezen, de

veiligheid van handel en scheepvaart niet zou verstoren, een verdrag, waarvan de voornaamste bizonderheid wel deze is: dat het door een Nederlandsch-Indischen gouverneur-generaal werd geteekend!
De bekende schrijver over Atjeh, Dr. E. B. Kielstra, merkte inzake dit verdrag terecht op, dat de beide in de overeenkomst genoemde verplichtingen absoluut met elkaar in strijd zijn. Door de onderteekening had het Nederlandsche Gezag op zich genomen hóógstens te „tuchtigen"; het nemen van verdere maatregelen om dergelijke daden in de toekomst te voorkomen, moest achterwege blijven!
Dit Londensch Tractaat met zijn zonderlinge bepalingen werd den 20sten November 1871 vervangen door het z.g. Sumatra-tractaat, eveneens met Engeland gesloten, waarbij het voorbehoud van de absolute handhaving der Atjehsche onafhankelijkheid verviel.
Al kreeg Nederland daardoor de handen vrij, toch willigde de Regeering niet dadelijk het verzoek in van eenige Atjehsche hoofden, om hen te plaatsen onder Nederlandsch Opperbestuur. Ook een gelijkluidend verzoek van den Sultan van Deli werd afgewezen, terwijl voorstellen van den Radja van Troemoen om zijne bemiddeling te verleenen, teneinde de Atjehsche hoofden over te halen het Nederlandsche oppergezag te aanvaarden evenmin werden aanvaard.
Toch kon uiteraard de Nederlandsch Indische regeering de ooren niet gesloten houden voor verzoeken als die der Atjehsche hoofden en



KOETA GOENOENGAN (NEUSŌH) KOETA-RADJA

nadat in 1871 de controleur Krayenhoff op last der Regeering een onderzoek in Atjeh had ingesteld, waarbij hem bleek, dat het inderdaad de onderlinge soms hevige twisten waren, die het verlangen naar ons oppergezag hadden doen ontwaken, werd in 1872 een commissie aangewezen om met den Soeltan van Atjeh in overleg te treden. Reeds waren wederzijdsche onderhandelingen aangeknoopt en werden aan beide zijden overeenkomsten voorgesteld en goedgekeurd, toen men van onzen Consul-Generaal te Singapore vernam, dat een afgevaardigde van den Soeltan naar Frankrijk was vertrokken en een ander Atjehsche afvaardiging bij Amerika en Italië hulp zocht tegen ons bestuur. In hoeverre die berichten overdreven waren, is nimmer duidelijk aan het licht gekomen; wel meende de Indische regeering, dat nu toch de tijd aangebroken was voor een meer doortastend optreden. De toenmalige Vice-President van den Raad van Nederlandsch-Indië, de heer Nieuwenhuyzen, werd als gouvernements-commissaris belast met de taak om aan den Soeltan van Atjeh opheldering te vragen omtrent zijn verraderlijk gedrag en een behoorlijke regeling onzer verhouding tot Atjeh tot stand te brengen. Nieuwenhuyzen vertrok 7 Maart 1873 van Batavia en kwam, na zich te Riouw, te Singapore en te Penang opgehouden te hebben, den 22sten Maart d.a.v. met vier oorlogsschepen ter reede van Atjeh aan. Terstond werd de tolk Sidi Tahil, dezelfde, die bij vroegere bezoeken van oorlogsschepen als tolk gefungeerd had, naar den wal gezonden

met een brief van den gouvernements-commissaris aan den Soeltan. Voor overbrenging van den tolk naar de Atjehsche kust werd gebruik gemaakt van een op zee aangehouden prauw, omdat de jongste berichten omtrent de stemming in Atjeh jegens de Hollanders, het niet raadzaam maakten onze mannen met Nederlandsche sloepen te zenden. In den brief van den gouvernements-commissaris werden de grieven van het Nederlandsch Indische bestuur uiteengezet en omtrent de dubbelzinnige handelingen van den Soeltan opheldering gevraagd. De gouvernements-commissaris behield zich voor om, wanneer die opheldering zou zijn gegeven, in overleg te treden met den Soeltan van Atjeh omtrent de wijze waarop de gewenschte verhouding zou zijn tot stand te brengen.

Binnen den voor antwoord gestelden termijn van 24 uur, stelde de tolk, aan den avond van den 23sten Maart het antwoord van den Soeltan in handen van den heer Nieuwenhuyzen. Van eenige opheldering was geen spoor te vinden. De Soeltan schreef alleen: „Ware het ook niet zoo naar den wensch van het gouvernement, het is twee-maal mijn wensch!"

Nog eenmaal probeerde de gouvernements-commissaris den Soeltan tot rede te brengen, doch toen ook de tweede brief op onvoldoende wijze was beantwoord, werd door den heer Nieuwenhuyzen, optredende namens de Ned. Indische regeering, den Soeltan van Atjeh de oorlog verklaard.

Even nog flikkerde de hoop op!

Toen aan den morgen van den 27sten Maart de

den gouvernements-commissaris vergezeld hebbende flotille zich gereed maakte het vuur te openen op de aan het zeestrand opgeworpen bentengs, werd een nadere brief van den Soeltan ontvangen waarin werd voorgesteld twee dagen uitstel te verleenen. De gouvernements-commissaris willigde het verzoek in op voorwaarde dat onmiddellijk alle krijgstoerustingen aan de Atjehsche kust zouden worden gestaakt. Met belangstelling wachtte men af, doch toen in den loop van den dag duidelijk bleek dat men aan de kust bleef voortgaan met het opwerpen van bentengs, waardoor de voorwaarde niet werd aanvaard .... toen werd, tegen den avond van den 27sten Maart 1873, door de onzen het eerste schot gelost! ....

. .
.

Tot zoover enkele bizonderheden, die vooraf zijn gegaan aan den Atjeh-oorlog.
„Enkele bizonderheden", — want, gelijk Prof. Dr. Snouck Hurgronje het in zijn beroemd standaardwerk „De Atjehers" zoo terecht opmerkt: „De geschiedenis van dit „Rijk der drie zijden" en van de kuststaten en van de eilanden, die deszelfs onderhoorigheden vormden, moet nog geschreven worden."
Wel is door den tijd ook aan Dr. Snouck Hurgronje duidelijk gebleken, dat voor een geregelde, normale oniwikkeling van het staatsbestuur of rechtspraak in het Atjeh van vroeger nimmer plaats is geweest; dat orde en rust tevergeefs werden gezocht en dat beide eigenschappen,

de eerst noodige voor het bestaan van een land en een volk, zelfs ontbraken onder de vorsten, die in vroegere jaren aan het land den grootsten voorspoed en luister hebben gegeven. Nu en dan werden pogingen ondernomen tot centralisatie van het gezag, o.a. door het uitvaardigen van enkele edicten, waarvan o.a. melding wordt gemaakt door den schrijver K. F. H. van Langen in zijn: „Het Atjehsche bestuur onder het Sultanaat". Deze edicten, die een hervorming beoogden op staatkundig, godsdienstig en maatschappelijk gebied hebben echter niet de minste verandering teweeg kunnen brengen.
Een aantal andere stukken, betrekking hebbende op de wijziging der Atjehsche staatsinrichting, — indien tenminste de toen heerschende bestuurstoestand in Atjeh dien naam mocht dragen! — en enkele andere edicten dan werden gevonden door den reeds genoemden hoogleeraar, welke echter in geest en strekking volkomen gelijk waren aan de in eerste instantie en door den heer Van Langen aangetroffen, niet bizonder breed opgezette staatsstukken.
Toch schijnt het, dat de tharakata's, waarvan Dr. S. H. melding maakte, wel eenigen invloed gehad hebben op het staatkundig en maatschappelijk leven der Atjehers. Zoo werd in een dier stukken de tot de hoofdplaatsen beperkte handel geregeld en de voordeelen van dien handel voor enkele in de hoofdplaatsen gevestigde ambtenaren nader omschreven. Die regelingen hebben inderdaad eenigen tijd het leven en den handel in de havenplaatsen beheerscht. Maar

de onophoudelijke twisten, die menigmalen tot het dooden of tot het verdrijven van de vorsten leidden; de onbekwaamheid en de onhandelbaarheid van die vorsten; het streven door hoofden en beambten naar eigen voordeel en het ontbreken van een met ijzeren vuist werkende bestuursmachine, — dit alles verklaart het feit, dat, mochten er al staatsbepalingen zijn neergeschreven, deze nimmer als een levende wet voor land en volk hebben gegolden. Alle, zelfs zeer ernstig gemeende pogingen om tot een meerdere centralisatie van het gezag te komen, moesten mislukken en zijn ook mislukt.

Dat daarbij het „havenkoningschap", dat voor de betrokken vorsten groote financieele voordeelen opleverde, een groote rol gespeeld heeft, blijkt wel uit het feit, dat de binnenlandsche aangelegenheden eenvoudig aan haar lot werden overgelaten. De havenkoningen toch hadden het oog immer gericht op een uitbreiding van hun macht in de richting van andere havens — en aan dit streven werd het binnenland opgeofferd; of het werd hoogstens tevreden gesteld met de enkele, reeds genoemde edicten, die nimmer werden nagekomen.

Een „gouden eeuw", in dien zin, dat gesproken zou kunnen worden van een tijdperk waarin een of andere staatsregeling aan land en volk ten goede zou zijn gekomen en ze tot hoogen bloei zou hebben gebracht, heeft Atjeh nimmer gekend. Hetgeen de studie ter plaatse van de staatsinrichting, de rechtspraak, het familieleven, enz. der Atjehers heeft uitgewezen, bepaalt zich

tot het ontdekken van enkele sporen van centraliseerende werkzaamheid van enkele vorsten, tot een vrij belangrijken invloed van den Islam en tot een nog belangrijker beteekenis van het inheemsche adatrecht.

Wat er van die „centraliseerende werkzaamheid" terecht is gekomen; hoe de invloed van den Islam zich heeft laten gelden en op welke wijze de bepalingen van het inheemsche adatrecht werden toegepast is uit vorenstaande bladzijden wel voldoende gebleken.

Dat was: vóór 1873.

Dat was: „Atjeh onder zelfbestuur!".

DE PACIFICATIE VAN REGEERINGSWEGE.

ATJEH NA 1873.

. . . .

Toen is Atjeh „Wingewest" geworden! En het blééf dit, om, hópen we, tot in verre toekomst „Wingewest" te blijven! Totdat Nederland zijn „mission sacrée de civilisation" in haar uiterste consequenties zal hebben vervuld.

Tot zoolang moet Atjeh maar liever „wingewest" blijven en niet meer, althans niet eerder, de gevolgen van het „zelfbestuur" ondervinden [1]). Want het zou wel eens kunnen zijn dat het gewest Atjeh en Onderhoorigheden dan weer verviel in den chaos van wel-eer, waarvan we in de vorige bladzijden — zij het ook zeer beknopt en wellicht voor velen nòg niet welsprekend genoeg! — een en ander hebben geschetst. „Zelfbestuur" — het zou Atjeh, door de corruptie van zijn eigen Soeltansbestuur, tot ontbinding

---

1) Het is ons natuurlijk bekend, dat slechts de afdeeling Groot-Atjeh en van de Onderhoorigheden de Onderafdeeling Singkel, behalve het landschap Troemon, en de meeste afdeelings- en onderafdeelingshoofdplaatsen tot het rechtstreeks bestuurd gebied behooren, terwijl in de Onderhoorigheden nog meer dan honderd z.g. zelfbesturende landschappen worden aangetroffen. In deze laatste echter is de invloed van den besturenden Eur. ambtenaren in alle opzichten overheerschend.

hebben gebracht. Het land zou door de onderlinge twisten geworden zijn het huis dat tegen zichzelven verdeeld is, en dus niet bestaan kàn. De bevolking zou, verstoken van elken maatregel in het belang van hare ontwikkeling op welk gebied ook, door ziekten en epidemieën ten onder gaan....

Zoo zou — en men kan de gevolgen nog in lengte en breedte uitbreiden! — het „zelfbestuur" voor Atjeh naar-binnen hebben gewerkt.

En: naar buiten?

Dank zij dat zelfbestuur nam de onveiligheid in de omgeving van Atjeh's kusten steeds meer toe. Zeeroof, strandroof, plundering van handelsschepen, waarbij maar al te dikwijls de opvarenden ten slachtoffer vielen, vermeerderden hand over hand. Nederland heeft, voor 't oog van de omliggende Oostersche rijken zoowel als naar de meening van Westersche koloniale staten niet te laat, maar vooral ook niet te vroeg ingegrepen.

Hoezeer het optreden van het Nederlandsche Gezag in het buitenland niet alleen volkomen goedgekeurd, maar ook gesteund werd, bleek wel uit het feit dat in de eerste jaren na 1873 de aanrakingen met het buitenland, vooral met het Britsch Indische bestuur in de Straits Settlements veelvuldiger waren dan voor dien tijd. Bij de toepassing van de verschillende maatregelen, zoowel op krijgskundig als op staatkundig-economisch gebied, heeft Nederland van buitenlandsche zijde de meest onbaatzuchtige medewerking ondervonden. Onmiddellijk na de officieele

mededeeling van de blokkade der Atjehsche kust in 1873 werd door de Britsch Indische Regeering de uitvoer van alle oorlogsbehoeften naar Nederlandsch-Indië en door de gouverneurs van Ceylon en de Straits alle uitvoer naar Atjeh verboden. In Juli 1873 kwam het Britsche oorlogsschip Thalia zich overtuigen van het effective der blokkade. De commandant stelde zich in verbinding met den commandant van de maritieme middelen in de wateren van Atjeh en keerde daarop met een gunstig rapport met zijn bodem naar de haven van Penang terug.

Het is te begrijpen, dat de toen reeds opkomende handel in Atjeh de gevolgen van den ingetreden oorlogstoestand in niet geringe mate gevoelde, en al was door den gouvernements-commissaris Nieuwenhuyzen op zijn reis naar Atjeh te Singapore de verklaring afgelegd, dat, bij den oorlogstoestand, die was ingetreden, de „regelmatige handel" tusschen Britsch Indië en Atjeh niet zou worden benadeeld, toch waren de omstandigheden sinds het afleggen dezer verklaring dermate gewijzigd, dat een uiterst strenge blokkade der Atjehsche kusten noodzakelijk bleek. Ten gerieve van de handelaren in Britsch Indië, die in Atjeh op voorschot producten hadden gekocht, werd evenwel aan de Nederlandsche consuls te Singapore en Penang vergund licenties te geven, op vertoon waarvan de gekochte producten uit de havens van Atjeh konden worden gehaald, een instelling, waarvan ruim gebruik werd gemaakt.

In een breedvoerige proclamatie, waarin o. a. de hoofden der Atjeh-bevolking werden gewezen op de gevolgen, welke een vriendschappelijke — en op die, welke een vijandige houding jegens Nederland hebben zou, voornamelijk in verband met den voor veel uitbreiding vatbaren handel in het gewest, werd getracht de bevolking in de Onderhoorigheden van Atjeh van deelneming aan de vijandelijkheden terug te houden. De commandant van het Nederlandsche stoomschip *Sumatra*, welk schip aanvankelijk bestemd was voor een tocht langs de kusten van Atjeh, en de controleur 1e klasse, R. C. Kroesen, hebben op een tweetal reizen langs de kust aan den inhoud dier proclamatie zooveel mogelijk bekendheid gegeven aan de onderscheidene Atjehsche hoofden. In hoeverre de inhoud dier eerste handelsproclamatie van invloed is geweest op het teekenen door den Radja van Gigiëng van de acte van onderwerping moge hier in 't midden blijven. Die onderwerping kwam tot stand op den 20sten April 1874, toen, in tegenwoordigheid van een groote volksmenigte, de Nederlandsche vlag werd geheschen op den passar te Gigiëng waarbij den Radja een acte van erkenning en bevestiging uitgereikt en hem door het Nederlandsche Indische gouvernement een bedrag van 10.000 rijksdaalders uitgekeerd werd.

Intusschen verbeidden de kooplieden te Penang met ongeduld het oogenblik, waarop de blokkade van Atjeh zou worden opgeheven voor wat betreft de in onderwerping gekomen landschappen. De Nederlandsche Regeering bleef haar

gelofte getrouw en veroorloofde, onmiddellijk na de onderwerping, den handel op Gigiëng, met het gevolg dat reeds zeer spoedig een groot aantal handelsschepen te Penang voor dit gedeelte van Atjeh werd uitgeklaard.
Na de inneming van de Kraton, toen de hoop mocht worden gekoesterd, dat aan den oorlog en dus ook aan de blokkade, eerlang een einde zou komen, werden door den inmiddels opgetreden civiel- en militair bevelhebber, kolonel Pel, pogingen aangewend om van Penang zoowel als van Java Chineesche industrieelen tot vestiging in Atjeh over te halen en ook den Nederlandsch-Indischen handel naar Atjeh te leiden. Aanvankelijk slaagden die pogingen, doch de loop der zaken heeft belet, dat reeds dadelijk aan de voornemens van handelaren en industrieelen werd gevolg gegeven.
Niettemin ging het bestuur voort met in die richting werkzaam te zijn. De noodige maatregelen werden getroffen om op Poelò Breuëh een vuurtoren op te richten die voor de veiligheid van den toegang voor handelschepen tot de straat van Malakka reeds gewenscht was vanaf het oogenblik, dat de stoomvaart op Indië, door de doorgraving van het Suez-kanaal, een zoo aanzienlijke uitbreiding kreeg.
Teneinde de Atjehsche bevolking op nog duidelijker wijze aan te toonen, welke nadeelige gevolgen een blijvend verzet voor den handel in Atjeh zou meebrengen, werd door de Regeering van Nederlandsch Indië gebruik gemaakt van de diensten van den gezagvoerder van het

Fransche koopvaardijschip *Paty*, E. Roura genaamd. Deze gezagvoerder, met wien de Regeering reeds na de eerste expeditie in Atjeh (1873) in aanraking was gekomen had sedert jaren op de peperhavens ter westkust van Atjeh gevaren en zich met de onderscheidene radja's vertrouwd weten te maken. Door de blokkade verhinderd in de voortzetting van zijn gewoon bedrijf, werd den heer Roura, die er natuurlijk groot belang bij had de hoofden gunstig jegens het Nederlandsche Gezag te stemmen, toegestaan met zijn stoomschip de tusschen Meulabōh en Groot Atjeh gelegen landschappen te bezoeken, opdat hij der Regeering berichten zou kunnen brengen van den toestand aldaar en van de stemming der hoofden, die tevoren nog nimmer met onze autoriteiten in aanraking waren geweest. Een model van de onderwerpingsacte werd hem medegegeven, opdat hij de Radja's met de daarin vervatte bepalingen bekend kon maken. Het drijven van handel werd den heer Roura echter uitdrukkelijk ontzegd, al behield hij natuurlijk het recht om de betrokken hoofden persoonlijk te wijzen op de nadeelige gevolgen van den oorlog zoowel voor de kustplaatsen als voor de binnenlanden van Atjeh.

Ook op andere wijze was ons gezag werkzaam om de bevolking te overtuigen van het belang, dat zij zou hebben bij een zich scharen onder de Nederlandsche vlag. Aanvankelijk met militaire doeleinden voor oogen, doch tevens ook om de pacificatie-idee in beginsel tot uiting te

Pintō khāb (neusōh Koeta-Radja

brengen, werd 26 Mei 1874 een commissie samengesteld, bestaande uit de heeren Kroesen, assistent-resident, den eerstaanwezend genie-officier en den luit. ter zee J. P. Mercier, welke tot taak had te onderzoeken wat der Regeering tot verbetering der communicatiemiddelen te doen stond.
Reeds den 26sten Juni d.a.v. hechtte de Nederlandsch Indische Regeering hare goedkeuring aan het voorstel dier commissie om tusschen de debarkementsplaats Oelèë Lheue en Koeta Radja, een weg van vijf kilometer lengte en een spoorweg aan te leggen, en een telegrafische verbinding tusschen beide plaatsen tot stand te brengen. Eveneens werd besloten tot het aanleggen van een zeehoofd te Oelèë Lheue, welk werk aan de genie werd opgedragen. Zoo spoedig als mogelijk was, werden deze voorgenomen werken tot uitvoering gebracht, maar snel vorderde men niet! De aanvoer van materialen eischte veel tijd en alle beschikbare krachten moesten dikwijls worden aangewend voor zuiver-militaire werken.
De telegraaf tusschen Koeta Radja en Oelèë Lheue werd 20 Maart 1875 in werking gesteld; 21 Mei werd het spoorwegmateriaal uit Engeland aangebracht en eenige maanden later kon het vervoer langs de spoorlijn een aanvang nemen. Opmerkelijk was de groote bedrijvigheid, die sinds Mei 1874 heerschte in de landstreek door welke de communicatie tusschen de beide genoemde plaatsen tot stand kwam. Dat men er zich volkomen veilig gevoelde, blijkt wel uit het

feit, dat van lieverlede een groot aantal Europeanen, Chineezen en Arabieren, de meesten van Penang, maar ook van Batavia afkomstig, zich daar als kleinhandelaren of als handswerklieden vestigden. Voor een groot deel was dit te danken aan de meerdere malen herhaalde verklaring van den civielen en militairen gezaghebber in Atjeh, „dat de veiligheid van de immigranten verzekerd was en dat hij de immigratie van kleinhandelaren en industrieelen zeer gewenscht achtte".

In September 1874 wordt de boring van den eersten artesischen put in Atjeh een feit. Het water, dat in Atjeh werd gevonden, bleek onbruikbaar en het bestuur besloot daarom zoo spoedig mogelijk de bevolking van goed drinkwater te voorzien. Zóóveel spoed werd met dit werk betracht, dat reeds 22 Juni 1875 de put gereed was en ongeveer 60 liter uitstekend drinkwater per minuut opleverde.

Dat het gebruik van goed drinkwater een eerste vereischte en een dringende noodzakelijkheid was, bleek wel uit de in het gewest heerschende ziekten; vooral de cholera had afschrikwekkend gewoed. Over die ziekten behoeft hier niet te worden uitgeweid; de allerongunstigste gezondheidstoestand, waarmede wij in Atjeh te worstelen hadden, is volkomen bekend en oefende een slechten invloed uit op de bewoners van het gewest.

Van de belangrijke werken des vredes, die reeds dadelijk na ons optreden in Atjeh tot stand werden gebracht, worde hier genoemd de bouw

van etablissementen op Poelò Breuëh. Er moesten steenkolenloodsen worden gebouwd en magazijnen om levensmiddelen te bergen. Op een hoogte van 126 M. boven den zeespiegel was reeds de vuurtoren verrezen, waartoe een weg was aangelegd door een dichtbegroeid en moeilijk te bewerken terrein. De toren, waarvan reeds hierboven werd gesproken, verkreeg een hoogte van 37 meters; een lichttoestel, dat 163.5 meter boven de zee verheven zijn stralenbundels uitwierp, was in zee over een afstand van 32 Eng. zeemijlen te zien. Met machtiging van Koning Willem III werd aan dezen vuurbaak den naam „Willemstoren" gegeven. Het voor den lichtdienst op het eiland aangewezen personeel moest aanvankelijk om de maand worden afgelost. Eerst toen het personeel meer aan het klimaat gewend was, werd die termijn ruimer gesteld. De ongezondheid aldaar, ten deele een gevolg van de in het belang van 't werk plaats gehad hebbende boschvellingen en grondverplaatsing, moet ook toegeschreven worden aan de snelle temperatuursveranderingen waaraan het eiland bloot staat. Aanvankelijk werd de geneeskundige dienst op het eiland waargenomen door de officieren van gezondheid der in de Lambalè-baai vertoevende oorlogschepen, doch in Augustus 1874 werd een civiel geneesheer aangesteld. In December 1874 werd bepaald dat het eiland telkens zou worden aangedaan door de geregeld op en van Atjeh varende mailstoomers.

Langzamerhand begon zich in Groot-Atjeh een

staat van zaken te ontwikkelen, ook op economisch terrein, overeenkomende met die in andere deelen van den Archipel waar het Nederlandsche gezag was gevestigd. In het jaar 1875 nam de imigratie van nijvere lieden, vooral van Chineezen aanmerkelijk toe. De rede van Oelèë Lheue werd steeds drukker door handelsvaartuigen bezocht en er ontstond een levendig verkeer, dat deels door de militaire bezetting werd gevoed, doch anderzijds evenzeer door de in aantal steeds toenemende bevolking. In Juli 1875 waren er te Oelèë Lhene en in de aangrenzende Kampong Djawa reeds 181 handelaren gevestigd, voornamelijk Chineezen.

In dat jaar werd door den bevelhebber een gelijke rechtsmacht voor alle rechtstreeksche onderdanen van het gouvernement opgedragen aan den assistent-resident in Atjeh, die mede belast werd met de uitoefening van het notarisambt en met de functien van ambtenaar van den burgerlijken stand.

Bij ordonnantie van 16 Juni 1876 (*Ind. Stbl.* No. 151) werden de noodige bepalingen uitgevaardigd om in Augustus 1876 een aanvang te kunnen maken met de verpachting van het uitsluitend recht tot den verkoop van opium in het klein en tot het heffen van belasting bij invoer van opium in het aan het Nederlandsche gezag onderworpen of nader te onderwerpen grondgebied in Groot Atjeh. Het opiumgebruik in dit gedeelte van het grondgebied werd in Mei 1876 geschat op 300 bollen per maand. Het aantal vrije Chineezen in Groot Atjeh be-

droeg toen 1000, waarvan er 700 opium gebruikten. De eerste pachtschat werd geraamd op f 5000.— 's maands. Deze pacht werd 15 Juli 1876 afgestaan aan een Chinees te Batavia, die tevens de pacht der dobbelspelen in Atjeh aanvaardde voor f 8500.— 's maands.
In de maand Maart 1877 vond het eerste bezoek van den toenmaligen Landvoogd Mr. J. W. Van Lansberge aan Atjeh plaats. De aanleiding tot dit bezoek was o. a. gelegen in de oplossing van enkele vraagstukken van hygienischen en finantieelen aard, waarbij de gewichtigste landsbelangen betrokken waren. De Landvoogd was vergezeld van den Algemeenen Secretaris en een aanzienlijk gevolg, waaronder ook eenige voorname Inlandsche hoofden van Java. Een stoomschip van de Ned. Indische Stoomboot Mij., begeleid door de oorlogsschepen *Prins Hendrik*, *Brouw*, *Borneo* en *Sambas* bracht den Landvoogd den 14den Maart te Oelèë Lheue aan. Hij verbleef 12 dagen in Atjeh, nam verschillende vestigingen en werken in oogenschouw, hield dagelijks conferentie met de autoriteiten ter bespreking van bestuursaangelegenheden en belegde vóór zijn vertrek een vergadering van alle hoofden uit de XXV Moekims en uit de kuststaten, die toen aanwezig waren. In een door den assistent-resident Kroesen vertolkte toespraak tot die hoofden wees de Landvoogd op het weldadige doel, dat met de vestiging van het Ned. Gezag beoogd werd en riep hij hen op om tot dat doel, waarmede hun eigen belangen ten nauwste verbonden waren,

krachtig mede te werken. Voorts machtigde hij hen uit zijn naam aan de nog in verzet zijnde hoofden mede te deelen, dat allen, die zich alsnog gewillig onderwierpen, in hun gezag gehandhaafd zouden blijven. De plechtige vergadering, die op alle aanwezige hoofden een diepen indruk maakte, werd gesloten met de uitreiking van geschenken, en van vlaggen en acten van erkenning aan de hoofden der kuststaten, die deze nog niet ontvangen hadden.
De woorden en daden van den Landvoogd hielden nauw verband met de overtuiging, dat uitbreiding van de strategische positie in Groot Atjeh niet meer gevorderd werd en de krijgsverrichtingen moesten worden beperkt tot een gewapend optreden tegen de Onderhoorigheden. De onderwerping van Simpang Oelèm en Tandjong Seumantōh, van Langsa en Modjopahit, van Rigaïh en aangrenzende landschappen gaven aanleiding te verwachten, dat de Nederlandsche handel gebaat zou zijn met de nu verkregen gelegenheid om betrekkingen aan te knoopen met de voornaamste Atjehsche peperhavens. Door de langdurige blokkade en de wijziging van het bestuur in sommige landschappen, waar de hoofden steeds de voornaamste handelaren waren geweest, moesten uiteraard de oude betrekkingen tusschen de bedoelde peperhavens en Penang verbroken zijn. Ook was het duidelijk, dat in genoemde kuststaatjes aanzienlijke massa's peper — de oogsten van een paar jaar — voorhanden moesten zijn, en dat er een groote behoefte moest bestaan aan invoerartikelen welke men

daar al dien tijd noode gemist had. Alle omstandigheden schenen dus gunstig voor de ontwikkeling van den handel onder Nederlandsche vlag in het noorden van Sumatra, dat speciaal voor *dien* handel in de laatste jaren ontoegankelijk was. Dat echter de Nederlandsche handel — ondanks den steun van Overheidswege in elk opzicht toegezegd en verleend — van de toen geboden gelegenheid een dankbaar gebruik heeft gemaakt, kon, helaas, niet worden geconstateerd.
Wel leefde de handel op tusschen de kustplaatsen van Atjeh en overig Sumatra. De door het gouvernement gesubsidieerde stoomvaart langs de westkust, welke in den aanvang van 1877 tot Patè en in Juni tot Rigaïh werd uitgebreid, bracht vooral tusschen Meulabōh en Padang handelsrelaties tot stand. Tot nu toe moesten de producten (peper, koffie, rottan) door middel van Engelsche schepen — althans met schepen onder Engelsche vlag — vanuit Padang naar den Overwal worden vervoerd, doch voortaan zou zulks door de Nederlandsche koopvaardijschepen geschieden. Ter Oostkust van Atjeh werd de havenplaats *Idi* geregeld door deze stoomvaartlijn aangedaan.
De in Idi gevestigde landbouwondernemingen hadden — evenals die in het naburige Langkat — herhaaldelijk blootgestaan aan aanvallen van de Gajoes, die het binnenland van Sumatra bewoonden, dat tusschen de Atjehsche kuststaten ingesloten ligt. Deze Gajoes waren cijnsbaar aan de Sultans van Atjeh en moesten de laatste jaren zware oorlogscontributiën opbrengen, zoo-

wel in levensmiddelen als in strijdkrachten. Daardoor leden zij veel; armoede dreef hen uit hun land om elders op landbouwondernemingen werk te zoeken of op roof uit te gaan.

Als goede Mohammedanen verafschuwden de Gajoes de slechte zeden in Atjeh, maar in de afhankelijkheid, waarin zij door de gesteldheid van hun land genoopt werden, droegen zij het Atjehsche juk met gelatenheid. De strijd tegen Nederland was hun voorgespiegeld als een *prang sabil*, en ook hun als zoodanig welgevallig. Maar de Gajoesche hoofden begonnen in te zien, dat zij wèl deden, zich bij Nederland aan te sluiten; en — 't kan verkeeren! — weldra schreven zij den tegenspoed der Atjehers toe aan den toorn van Allah wegens hun zedeloosheid. Zij zochten daarom aanraking met ons bestuur, waarbij een zekere Teungkoe Hadjie, zijn medewerking verleende.

Inmiddels vond een bestuurswisseling plaats, die van grooten invloed zou blijken te zijn op de toekomst van het steeds meer onder Nederlandsch bestuur komend gewest.

Den 30sten Juni 1878 trad de in de geschiedenis van Atjeh zoo bekende Generaal — toen nog kolonel — Karel van der Heijden op als militair en civiel bevelhebber van Atjeh, in de plaats van generaal-majoor Diemont, die wegens ziekte naar Java vertrok. Tijdens zijn eerste expeditie, die naar Samalanga, werd kolonel Van der Heijden gewond.

Bij het optreden van dezen bewindsman had iets bijzonders plaats. Omdat in de onderworpen

gebieden meer en meer het zuivere militaire beheer moest plaats maken voor het gewone burgerlijke bestuur, werd de betrekking van „militair en civiel bevelhebber" vervangen door die van „Gouverneur van Atjeh en Onderhoorigheden, *tevens* militair bevelhebber." Daartoe werd Van der Heijden dan ook benoemd.

Naarmate de gelegenheid zich voordeed, vestigden zich in het onder Nederlandsch bestuur gekomen gebied meer en meer Europeanen en Chineezen om er allerlei neringen en bedrijven uit te oefenen. Zoo kwamen in 1877 niet minder dan 4886 Chineezen van Singapore en Penang naar Atjeh, grootdeels voor eigen rekening. Teneinde een blijvende vestiging van de Chineezen te bevorderen was het bestuur in Atjeh er op bedacht hun de gelegenheid te openen zich aan den landbouw te wijden in den omtrek van Koeta Radja en Peunajoeng. Bij wijze van proef werd in October 1877 een uitgestrektheid gronds van 25 bouws daarvoor beschikbaar gesteld en werden Chineesche Kongsies, die de ontginning dezer gronden wilden ondernemen, doch daarvoor het noodige bedrijfskapitaal misten, met een voorschot ondersteund.

De voortdurende immigratie der Chineezen oefende een niet onbeduidenden invloed uit op 's lands inkomsten; de verpachting van het opiumdebiet en dobbelspelen bracht in 1878 in Groot Atjeh *f* 549.000 op, *f* 358.680 méér dan in 1877.

In hetzelfde jaar ('78) begon de Inlandsche bevolking van de onder Nederlandsch gezag ge-

komen gebieden indirect belasting op te brengen. Men liet hacil betalen van peper en rijst, welke uitvoerbelasting afkomstig was van het soeltansbestuur, terwijl ons gezag daarnaast een halven dollar per uitgevoerden picol koffie ging heffen. Hiertegenover stond de financieele steun, door het bestuur verstrekt aan de in opkomst zijnde Inlandsche cultures. Zoo werd aan de bevolking van Lehong in 1877 een voorschot van f 2500 verstrekt ten behoeve van de uitbreiding harer peper- en koffieaanplantingen.

Onder den invloed van ons bestuur werden voorts voor enkele landschappen ter Oostkust van Atjeh de hacil op de peper verlaagd van f 50 op f 35 per pikol, waarmede de handel ten zeerste was gebaat.

Toch werden tot op dat tijdstip van Nederlandsche zijde weinig of geen pogingen aangewend om handelsbetrekkingen ter Oostkust aan te knoopen. Dit geschiedde eerst toen de waarnemende consul der Nederlanden te Penang in de Staatscourant van 17/18 Maart 1878, door het vermelden van uitvoerige gegevens nopens het handelsverkeer, de aandacht van den Nederlandschen handel op dit gedeelte van Atjeh gevestigd had.

Tot de bevordering van den handel droeg ongetwijfeld in niet geringe mate bij het steeds meer op den voorgrond brengen van het civiele karakter van ons bestuur. Den gouverneur werd gaandeweg meer burgerlijk personeel toegevoegd, waardoor einde 1878 de formatie van dit personeel in het nieuwe gouvernement bestond uit:

1 gewestelijk secretaris: 4 assistent-residenten; 8 contrôleurs benevens een aantal commiezen, klerken en Inlandsche schrijvers. Een der assistent-residenten werd te Koeta Radja geplaatst; de drie anderen te Sigli, Idi en Meulabōh, en resp. belast met het bestuur over de noord-, oost- en westkust; de controleurs werden geplaatst: in Groot Atjeh, 1 controleur ter beschikking en 3 controleurs te Koeta Radja, Oelèï Lhene en Kroeëng Raba, 1 controleur te Samalanga (noordkust), 1 controleur te Idi (oostkust) en 1 controleur voor de westkust te Meulabōh.
Deze bestuurs-civilisatie heeft, zooals reeds opgemerkt, een gunstigen invloed uitgeoefend op het totstandkomen van nieuwe handelsbetrekkingen.
Was de peperhandel ter westkust voor het grootste deel in handen gekomen van een Chineesche kongsi te Batavia, die zich de levering van alle peper gedurende eenige jaren had verzekerd, van meerdere havens ter westkust werden ladingen peper rechtstreeks door een Fransch schip naar Europa vervoerd. De Nederlandsche kooplieden bleven echter nog steeds achterwege en voor het grootste gedeelte werd de peper, zoowel van de oost- als van de westkust voor rekening van handelaren te Penang opgekocht en verscheept.

ATJEH ONDER CIVIEL BESTUUR.

(1881—1884).

De loop van zaken in het gewest Atjeh en Onderhoorigheden leverde het bewijs, dat in 1881, na de voorspoedige krijgsverrichtingen in de twee voorafgaande jaren, de oorlog een einde genomen had en dat, zooals de bekende gouverneur en militaire bevelhebber, generaal Karel van der Heijden, zich in 1879 uitdrukte, van dat oogenblik af de tijd van pacificatie en restauratie was aangebroken, waarin het burgerlijk bestuur met andere middelen dan het zwaard naar onderwerping zou moeten streven en trachten te herstellen wat door de rampen van den oorlog was vernield. Gewichtige veranderingen zouden worden gebracht in het bestuur over het gewest. Gebruik makende van een het vorig jaar door het Opperbestuur verstrekte machtiging, volgens welke het den Gouverneur-Generaal werd overgelaten, om, wanneer hij dit gewenscht zou achten, het burgerlijk beleid in Atjeh op te dragen aan een civiel gouverneur, bepaalde de Landvoogd, bij besluit van 11 Maart 1881 dat voortaan aan het hoofd van het gewest een hoofdambtenaar zou staan met den titel van gouverneur. De

luitenant-generaal K. v. d. Heijden werd bij hetzelfde besluit eervol van zijn functie ontheven en in zijn plaats werd tot gouverneur benoemd de heer A. Pruijs van der Hoeven, laatstelijk gouvernements-commissaris voor de organisatie van Atjeh en vóórdien resident van Palembang. Als militair bevelhebber werd benoemd de kolonel der Infanterie J. F. Haus. Beide gezaghebbenden aanvaarden 6 April 1881 hunne functies.
Atjeh dus onder civiel bestuur! ....
„In werkelijkheid", — aldus eindigde de toenmalige gouverneur-generaal Van Lansberge zijn brief aan Van der Heijden over de invoering van het burgerlijk bestuur, — „In werkelijkheid „wordt daardoor de kroon gezet op 't gebouw „door den heldenmoed en de toewijding van „het Indische leger onder Uwer Excellenties „krachtige leiding opgetrokken. Het doel van „dit schrijven is, om Uwer Excellentie deswege „nogmaals de betuiging mijner waardeering en „den dank der Regeering aan te bieden."
Tot zoover de brief van den Landvoogd.
Helaas! Maar al te spoedig zou blijken dat „de kroon op 't gebouw" niet paste, of, wil men. dat de muren van 't gebouw, „door den heldenmoed en de toewijding van het Indische leger" opgetrokken, de zwaarte van die kroon nog niet konden torsen.
De plaatsing van een civiel gouverneur in Atjeh — *oogenschijnlijk* door zulke gunstige omstandigheden gewettigd — is een misslag geweest. Wel meende van der Heijden, toen hij het bestuur aan Pruijs van der Hoeven overgaf, dat

de politieke toestand in het gewest: „zonder overdrijving gunstig" was en wel had laatstgenoemde in zijn rapporten den toestand in Atjeh „zeer bevredigend" genoemd, maar de praktijk zou anders leeren! Toen, om even op de gebeurtenissen vooruit te loopen — in Maart 1883 de heer P. F. Laging Tobias tot opvolger van Pruijs van der Hoeven werd aangewezen, moest hij — in tegenstelling met alle optimistische rapporten van zijn voorganger verklaren dat „de toestand in Atjeh zeer ongunstig was", en Laging Tobias weerhield zich niet om eenigen tijd later zelfs te schrijven: „Reeds zeer kort na mijn optreden als gouverneur van Atjeh kreeg ik de overtuiging dat onze toestand in Atjeh bijna geheel hopeloos was" .... [1])

De scherpe critiek op het beleid van Pruijs van den Hoeven, die onmiskenbaar in het oordeel van Laging Tobias tot uiting komt, worde hier slechts geconstateerd. Men heeft de inderdaad ontijdige invoering van het civiel bestuur in Atjeh de oorzaak genoemd, waarom in de jaren 1881—1884 welhaast alle behaalde voordeelen weer verloren gingen.

Dr. E. B. Kielstra, de uitnemende kenner van Atjeh's geschiedenis, heeft er de aandacht op gevestigd „dat het politieke beleid door Pruijs van den Hoeven in Groot Atjeh gevolgd, zoo ongunstig afsteekt bij de gedragslijn, welke dezelfde ambtenaar ten aanzien der Onderhoorigheden volgde." En Dr. K. verklaart dit aldus: Langs de kusten trachten wij invloed te krijgen,

[1]) P. F. Laging Tobias. „Het Herstel van het Sultanaat in Atjeh."

doch hadden wij geen rechtstreeks bestuur te voeren. Dáár moest onderhandeld, overreed, daar moesten de zaken besproken worden en daar zag men den Indischen ambtenaar (i. c. Pruijs van der Hoeven) bekend met de Inlandsche bevolking, hare gewoonten en gebruiken, in zijn volle kracht. In Groot Atjeh daarentegen, hadden wij een door kracht van wapenen veroverd gebied, waar in de eerste jaren door het zwaard moest worden behouden, wat door het zwaard was verkregen, — iets wat diezelfde ambtenaar niet inzag."

Het worde hier herhaald: over de waarde en over de juistheid van alle beschuldigingen den eersten civiel gouverneur van Atjeh, toen en sindsdien voor de voeten geworpen, moge door meer bevoegden worden geoordeeld, maar wel worde nogmaals geconstateerd, dat „de kroon" niet paste, en dat de „muren van 't gebouw" den last niet konden dragen. Voor het zóóver was, moesten nog zeven en dertig jaren verloopen! . . . .

Welke zijn de invloeden van het tijdperk van het mislukte civiele bestuur voor Atjeh geweest op economisch terrein?

Ter beantwoording van die vraag is het noodig eenige stappen terug te doen. In verband met de organisatie van het gewestelijk bestuur van Atjeh en Onderhoorigheden werd door den landvoogd, bij ordonnantie van 14 Maart 1881 het Gewest gebracht onder het rechtsgebied van den raad van Justitie te Padang; een reglement op

het rechtswezen in Atjeh werd vastgesteld en de rechtspleging voor de inheemsche bevolking van Groot-Atjeh nader geregeld. Daarbij werd o. a. bepaald dat laatstgenoemde bevolking voorloopig in het bezit bleef van haar eigen rechtspleging; de districts-hoofden en de *moesapats* (Inlandsche rechtbanken), samengesteld uit Inlandsche hoofden en voorgezeten door het hoofd van bestuur der onderafdeeling, zouden blijven rechtspreken overeenkomstig de in Groot-Atjeh bestaande instellingen en gewoonten, voor zoover deze tenminste niet in strijd waren met de algemeene beginselen van rechtvaardigheid. Dit wat de rechtpleging betreft.
Valt te dien opzichte dus een vooruitgang te constateeren, dit mocht niet verhoeden, dat gaandeweg de binnenlandsche toestanden — ook voor den handel — er niet op verbeterden. Het plunderen en rooven nam gestadig in omvang toe, ondanks de militaire macht, die ook onder het civiel bestuur gehandhaafd bleef — en ondanks de instelling van het corps „gewapende politiedienaren". Dit laatste, n.l. de instelling van de politiedienaren in Atjeh, was voor dit gewest als proef bedoeld. Het corps, gedeeltelijk bestaande uit bereden politie-dienaren, was bewapend met Beaumont-geweren en zou zooveel mogelijk trachten bij te dragen tot de verzekering der veiligheid.
Of die proef in elk opzicht geslaagd mocht heeten, wordt betwijfeld. De verschillende aanvallen van rooverbenden op Chineesche vestigingen hadden tengevolge, dat het getal der

vertrekkende Chineezen, — handelaren zoowel als handwerkslieden — gedurende geruimen tijd grooter was dan dat der aankomenden. Wel was dit een verschijnsel niet van duurzamen aard, doch de cijfers wijzen uit, dat de vestiging van deze Chineezen gedurende het tijdvak 1881—1884 niet naar verhouding der vorige jaren in omvang toenam.

Blijkens de officieele verslagen heeft inderdaad in de genoemde jaren de veiligheid in het pas veroverde gewest veel te wenschen overgelaten. Toch kon de aanleg van wegen in de binnenlanden worden voortgezet. De weg van Lambarōh naar Aneugalōng werd in Augustus 1882 voltooid; de aanleg van den weg naar Glé Kambing werd voortgezet en tot het maken van een weg van Toengkōp naar Montassik werd besloten. Door het aanbrengen van een brug over de Kroeëng Raba werd een geregelde verbinding met Lehong tot stand gebracht.

Met groote plechtigheid werd op 27 Dec. 1882 de nieuwe Missigit, waarvan de gouverneur van Atjeh in Oct. 1879 de eerste steen had gelegd, geopend. In het begin van 't jaar waren bovendien op kosten van het Gouvernement, eenige geestelijken aan de Missigit verbonden.

Was de politieke toestand in de kuststreken in het jaar 1882 allerminst geworden, wat deze moest zijn, toch kon de bepaling, dat de in het gouvernement Atjeh en O. aankomende vaartuigen, alvorens een andere haven aan te doen, te Oelèë Lheue aan een visitatie moesten worden onderworpen, worden opgeheven, waardoor

de geheele kust van Atjeh voor het handelsverkeer toegankelijk was.
Te Idi, de handelshaven ter Oostkust van Atjeh nam, door het opheffen der genoemde beperkende bepaling, het verkeer en de handel weldra weer geregeld toe. Het landschap Idi zelf kwam, mede door den invloed van het ons goedgezinden landschapshoofd, langzamerhand in een toestand, gunstiger dan die in eenige der overige onderhoorigheden. De peperhandel ontwikkelde zich meer en meer en de Chineesche bevolking groeide dermate aan, dat de behoefte aan een tempel zich al spoedig openbaarde. Met medewerking van de Regeering en met steun van het landschapshoofd, die uit eigen beweging 500 dollars bijdroeg in de bouwkosten, verrees dan ook weldra een Chineesche tempel.
Minder gunstig was de economische toestand in Modjopahit en Langsa. De vele rooverijen door Atjehsche benden namen in die gebieden sinds 1881 zoodanig toe, dat de daar gevestigde peperplanters uit Groot Atjeh voornemens waren het land, met achterlating van hunne kostbare aanplantingen en woonhuizen, te verlaten.
De waarnemende assistent-resident kwam echter bijtijds ter plaats om zulks te voorkomen. Op zijn aansporing en onder zijn leiding werden de roovers, na een gevoelige tuchtiging door de bevolking, uit het landschap verdreven.
Ook op andere wijze werden de met ondergang bedreigde cultures, voornamelijk, die in Modjopahit, van bestuurswege gesteund. Zoo werd in Maart 1882 door het Nederlandsche Gouver-

nement een som van 500 dollars uit de opbrengst der hacil beschikbaar gesteld voor de peperaanplantingen die het meest te lijden hadden gehad van de praktijken der roovers.
Ter Westkust van Atjeh onderging in 1882 de pepercultuur een noemenswaardige uitbreiding, voornamelijk tengevolge van den terugkeer van de bevolking, die zich vroeger tot het voeren van den oorlog naar Groot-Atjeh had begeven.
De assistent-resident van Meulabōh maakte in het einde van '82 een reis naar de ten Zuiden van Meulabōh gelegen landschappen, teneinde een voorloopig onderzoek in te stellen naar de in het landschap Seunagan aanwezige steenkolen. Dit onderzoek, dat wegens de zeer onvoldoende hulpmiddelen, zeer oppervlakkig was, gaf weinig resultaten. Op een paar uren afstand van de kust worden steenkolen van jonge formatie gevonden. Volgens de den assistent-resident verstrekte berichten van Inlanders moesten de steenkolenvelden zeer uitgestrekt zijn en zich aansluiten aan die, welke in de aan Seunagan onderhoorige landschappen Trang en Tadoe en in de bovenlanden van Meulabōh werden gevonden. Ook in een der Zuidelijker gelegen landschappen, namelijk in Tapa Toean, zouden, luidens die berichten, steenkolenlagen aanwezig zijn. In het volgend jaar werden deze „ontdekkingsreizen" voortgezet, toen door enkele mijnbouwkundigen, die een uitgebreid onderzoek instelden. Het leidde echter tot weinig bevredigende resultaten, daar de steenkolen, die er inderdaad

aanwezig zijn, met teveel klei en lei vermengd bleken en van te jonge formatie te zijn om gunstige vooruitzichten voor een exploitatie aan te bieden.

In Groot-Atjeh nam het aantal vreemde Oosterlingen, dat zich daar voor goed vestigde, gestadig toe, zooals voldoende viel af te leiden uit de hooge opbrengst van de pacht der kleine middelen, terwijl in 1882 reeds 2700 Chineezen en andere vreemde Oosterlingen waren aangeslagen in de bedrijfsbelasting.

Het wegennet in Groot-Atjeh naderde zijn voltooiïng. De groote transportweg tot Glé Kambing met de daarin noodige kunstwerken werd geheel beëindigd, evenals de weg van Aneügalōng naar Toengkōp. In eerstgenoemde plaats en te Lambarōh werden over de Atjehrivier ijzeren bruggen gelegd; op verscheidene plaatsen werden de wegen verbeterd en de daarin voorkomende kleinere bruggen zooveel mogelijk door ijzeren vervangen, teneinde den kwaadwilligen de gelegenheid tot verbreking van de communicatie te ontnemen.

Zoo stonden de zaken, toen in December 1882 het bestuur van het gewest Atjeh en Onderhoorigheden werd opgedragen aan den heer P. T. Laging Tobias, resident van Palembang ter vervanging van den heer Pruijs van der Hoeven. Eerst den 16den Maart 1883 werd het bewind door den heer Tobias aanvaard, waarna al zeer spoedig een bezoek van Gouverneur-Generaal 's Jacob aan het gewest Atjeh volgde, die zich persoonlijk van den gang van zaken in Atjeh

onder het civiele bestuur wenschte te overtuigen. Opvallend is het in dit verband, dat de officieele bescheiden op Atjeh betrekking hebbende, weinig of niets vermelden van het verblijf van den Landvoogd in het gewest, vooral, waar in diezelfde stukken aan een vorig bezoek van den Gouverneur-Generaal groote aandacht geschonken en een uitvoerige bespreking gewijd wordt. De veronderstelling is niet al te gewaagd, dat reeds toen in de hoogste bestuurskringen in Indië ontstemming bestond over dien gang van zaken, waarmede tegelijk de instelling van het civiele bestuur in Atjeh veroordeeld werd.
Een tweede opvallende bizonderheid is wel, dat een gelijke stilzwijgendheid in acht wordt genomen ten opzichte van het bezoek, dat de inmiddels tot gouverneur-generaal van Ned. Indië benoemde heer O. van Rees — vóór de aanvaarding van zijn hooge taak, op 11 April 1884 — aan Atjeh gebracht heeft. Weliswaar werd dit laatste bezoek door den nieuwen Landvoogd afgelegd op zijn uitreis van Nederland naar Indië en had de bestuurswisseling feitelijk nog niet plaats gegrepen, toen de heer Van Rees in Atjeh aan wal stapte.
Maar het Koloniaal Verslag vertelt niettemin, dat „de nieuwe Landvoogd Atjeh aandeed, om er den staat van zaken op te nemen en dien met de hoofden van gewestelijk bestuur en anderen te bespreken" . . . .
Van het resultaat dier besprekingen wordt echter, gelijk reeds opgemerkt, in de officieele stukken weinig of niets medegedeeld.

Wèl blijkt uit die stukken, dat de strijd, dien de Atjehers steeds tegen ons bleven volhouden, en waaraan zij al meer en meer een godsdienstig karakter gaven, van ons leger steeds grootere offers eischte en de pogingen van het civiel bestuur om toenadering te krijgen tot de ons nog steeds vijandige hooofden, volslagen vruchteloos bleven. Onze invloed in Groot-Atjeh ging aanmerkelijk achteruit, niettegenstaande niets onbeproefd werd gelaten om de overtuiging ingang te doen vinden, dat het Gouvernement de Mohameddaanschen godsdienst eerbiedigde, den Atjehschen adat wenschte te handhaven en land en volk op economisch gebied zooveel mogelijk vooruit zou brengen.
De merkbare achteruitgang der goede gezindheid van de bevolking ging ook nog gepaard met het afvallig worden van sommige hoofden, die inderdaad gedurende eenigen tijd het vertrouwen van het Gouvernement hadden genoten, en wier afval dus in geheel Atjeh een diepen indruk veroorzaakte.
Neemt men bij die ontmoedigende gebeurtenissen nog kennis van het feit, dat het geheele gewest bezocht werd door een geweldige cholera-epidemie, die haar slachtoffers bij duizenden telde, en van de niet minder geweldige aardbeving die Koeta Radja tot in verre omgeving teisterde, dan kan men het verstaan dat in de Atjeh-geschiedenis het jaar 1883 als een „rampjaar" te boek staat; een jaar dat ook voor de economische ontwikkeling van het gewest rampspoedig geweest is.

De reeds eerder besproken bepaling omtrent het openstellen van de geheele kust van Atjeh voor den handel moest in 1883 worden ingetrokken. Bij besluit van den gouverneur van Atjeh van 29 Mei 1883 werd bepaald dat voortaan voor den in- en uitvoer alleen zouden zijn opengesteld de havenplaatsen, waar gouvernements-ambtenaren gevestigd waren, nl. Oelèë Lheue in Groot Atjeh, Sigli, Samelanga, Lhō Seumáwè en Idi, ter Noord- en Oostkust en Meulabōh ter Westkust, alsmede Tapā-Toean zoodra ook daar een ambtenaar zou gevestigd zijn. De contrôle op de handelsvaartuigen is van zekere zijde aangemerkt als het middel om de toen opkomende Nederlandsche nijverheid te bevoordeelen en de op de Atjeh-kusten ten handel komende personen voorrechten te schenken boven die van andere nationaliteiten. Dadelijk na het opwerpen van die, overigens volkomen ongemotiveerde, beschuldiging werd door ons bestuur openlijk aan alle met de contrôle belaste ambtenaren nadrukkelijk bevolen elken maatregel, die aan de in het buitenland gevestigde meening omtrent bevoordeeling voedsel zou kunnen geven, achterwege te laten, daarbij evenzeer nadrukkelijk verklarende, dat de handelsschepen moesten worden gecontrôleerd zonder bevoorrechting van eenige nationaliteit.
Ondanks deze maatregelen maakte ook de handel moeilijke tijden door en indien ooit verwacht was, dat de instelling van het civiel bestuur in Atjeh in elk geval den economischen toestand zou ten goede komen, kon men nu, in 't midden

der burgerlijke bestuursperiode staande, reeds conclusies maken welke aan de gestelde hoop in tegengestelden zin evenredig waren. Ter Oostkust bleef men klagen over de toenemende rooverijen; ter Westkust waren het de inwoners van Teunom-Panga, Lōh Boeboen en Boeboen die den omtrek nog steeds onveilig maakten. Zoo hadden in den loop van 1883 de passar en het etablissement van den contrôleur te Meulabōh herhaalde nachtelijke aanvallen van rooverbenden te verduren, waarvan sommige zeer hevig waren. Het oorlogsschip *Madura* moest eraan tepas komen en eerst toen trokken de benden zich terug, om later echter wederom op Meulaboh een aanval te doen.

Nog een andere — wellicht de meest interessante, bizonderheid kenmerkte het jaar 1883. In den nacht van 10 op 11 November strandde voor de Koela *Panga* het onder bevel van Captain Woodhouse varende Engelsche stoomschip *Nisero* komende met een lading suiker van Soerabaja en bestemd voor Suez. Bij een poging om op Poelò Breuëh kolen in te nemen liep, bij stormweer, het schip op de Westkust bij de mond van de Pangarivier aan den grond. De bemanning was genoodzaakt van boord te gaan en vond — eenmaal aan wal — van de zijde der bevolking een zeer onheusche bejegening, die zich culmineerde in het gevangen nemen van de bemanning door den Radja van Teunom en het plunderen van het gestrande stoomschip.
Onmiddellijk nadat het gebeurde te Koeta Radja

bekend was geworden werd de betrokken assistent-resident door den gouverneur van Atjeh van de noodige instructies voorzien. De Radja van Teunom antwoordde schriftelijk op de eerste aanvrage van den assistent-resident om de gevangenen vrij te laten in dier voege dat hij bereid was deze vrijheid te verleenen wanneer gezorgd werd dat zekere peperhandelaar te Penang, die den Radja nog een vrij groote som schuldig was voor verkochte en geleverde peper, aan zijn verplichtingen voldeed! Die eisch van den Radja, waarmede natuurlijk in het belang van de gevangenen rekening moest worden gehouden, werd echter hooger gesteld toen het Engelsche oorlogsschip de *Pegasus* in de Atjeh-wateren verscheen om inlichtingen naar de landgenooten in te winnen en toen van Engelsche zijde groote activiteit betoond werd om de bevrijding van de gevangenen te bewerken. De Radja kwam er openlijk vooruit dat hij door hoogere eischen te stellen, hoopte ons in een oorlog met Engeland te wikkelen!

Met goedvinden van onze Regeering, die alles wilde vermijden om het verwijt te ontgaan dat niet alles gedaan of geduld was om de bevrijding van de gevangenen te bevorderen, stoomde de *Pegasus* op naar Teunom, terwijl onzerzijds een militaire expeditie werd uitgerust die den 4den Januari van Olèë-Lheue naar Teunom vertrok onder commando van kolonel H. Demmeni. Toen het ultimatum aan den Radja onbeantwoord bleef werden de vijandelijkheden geopend; een voorbeeldige tuchtiging van den Radja volgde; de

kust werd tot in verren omtrek voor allen in- en uitvoer gesloten gehouden; de vischvangst werd belet, door onze oorlogsschepen werd geschoten op alles wat onder hun bereik kwam....

Maar de Radja bleef onverschillig en tot uitlevering der gevangenen kwam het niet. Zoover kwam het ook niet, toen het lid van den kolonialen Raad te Singapore, de heer Maxwell die met de *Pegasus* naar Atjeh werd overgebracht, persoonlijk onderhandelingen voerde met den Radja, die echter zulke hooge eischen stelde, dat zij door iedereen zonder onderscheid belachelijk werden genoemd.

Een van de eischen was: algeheele vrijhandel onder garantie van Engeland, met natuurlijk als eerste bedoeling den invoer van wapenen en munitie mogelijk te maken. Toen werd door ons bestuur de hulp van enkele Inlandsche hoofden aanvaard, die zich aanboden hunne bemiddeling tot het loslaten der Engelsche gevangenen te verleenen. Tot die hoofden behoorde de welhaast beruchte Teukoe Oemar, de man die later nog zooveel van zich zou doen spreken. Aan de oprechtheid van dit Atjehsche hoofd werd reeds bij zijn onderwerping in het voorafgaande jaar getwijfeld, en niettemin meende ons bestuur van zijn diensten in de Nisero kwestie gebruik te moeten maken!....

T. Oemar dan vertrok voor het voeren van onderhandelingen met den Radja van Teunom naar Lambeusòë. Hij en zijn gevolg werden in twee reizen naar den wal geroeid in een sloep bemand met 1 mandoer en 8 andere Inlanders. Nauwelijks

was de sloep na de tweede reis aan wal of T. Oemar viel de bemanning met den klewang aan, slechts één der roeiers bleef ongedeerd; een andere, zwaar gewond, bereikte het schip; de overigen lieten bij den aanval het leven, de geweren en munitie werden door T. Oemar buit gemaakt. Deze liep nu weer naar de verzetspartij over.
Ook deze zending met een onverwacht resultaat, mislukte. De gevangenen werden eerst in vrijheid gesteld nadat andermaal met den Radja was onderhandeld, — nu door den gouverneur van Atjeh, Laging Tobias te zamen met den heer Maxwell, waarbij o. a. werd bepaald dat aan den persoon, die de gevangenen terug zou brengen. een som zou worden betaald van *f* 100.000.— dat de havens weer voor den handel zouden worden opengesteld en de sluiting van de omliggende staatjes zou worden opgeheven. Eindelijk, 10 September 1884, werden de gevangenen uitgeleverd na bijna een jaar in handen van den Radja te zijn geweest. In hoeverre deze gebeurtenis daartoe heeft bijgedragen, of in hoeverre het in genoemde jaren steeds weer oplaaiende verzet in Groot Atjeh daartoe aanleiding geweest is, moge hier in 't midden blijven, doch na ruim drie jaren van civiel bestuur in Atjeh zag de Regeering in, dat een gereserveerde en zeer krachtige houding tegenover de Atjehers moest worden ingenomen, bij een hoedanige gedragslijn er geen plaats zou zijn voor een afzonderlijk civiel bestuur. Men begreep, dat het militaire en civiele gezag weer in één hand moest worden vereenigd. In verband

hiermede werd de gouverneur Laging Tobias eervol van zijn betrekking ontheven en tot civielen en militairen gouverneur van Atjeh en Onderhoorigheden benoemd de kolonel der Infanterie H. Demmeni, die 13 Sept. 1884 het bewind aanvaardde.
Aan het voor ons leger roemlooze en voor den handel uiterst ongunstige tijdperk van het eerste civiele bestuur op Atjeh was een einde gekomen! . . . .

1884-1898.

Een tijdperk, dat zich gekenmerkt heeft door een uiterst geringen voortgang zoowel op politiek als op economisch terrein; een tijdperk, waarin de „concentratie" tot stand kwam, waarin een scheepvaartregeling werd ingevoerd en dat besloten werd met de beruchte Oemar-periode, maar vooral ook een tijdperk, waarin het systeem van de „afwachtende houding" op onmiskenbare wijze zijn voor land en volk uiterst nadeeligen invloed heeft gedemonstreerd. De „concentratie" onzer macht, door den gouverneur Demmeni tot uitvoering gebracht, beoogde in de eerste plaats een prijs geven van een deel van het door ons bezette gebied door het wijzigen der bestaande postenlinie. Voorts zouden onze bemoeienissen met de binnenlandsche aangelegenheden zooveel mogelijk worden beperkt doch een strenge blokkade van een groot deel der Atjehsche kust, den invoer van wapenen, munitie en levensmiddelen onmogelijk maken. Kort voor deze maatregelen ten uitvoer werden gebracht, vaardigde de Gouverneur-Generaal een proclamatie uit aan de bestuurders der Kustlandschappen, waarin hun de aanleiding tot den genomen maatregel werd uiteengezet.

Een tweede gevolg dier concentratie was dat de geheele vischvangst werd verboden en alleen Oelèë Lheue voor den handel open bleef.
Voor het leger had de „gewijzigde postenlinie" het onaangename gevolg dat de manschappen — ongeveer 5000 in getal — moesten worden opgehoopt in een betrekkelijk klein gebied, hetgeen den toch reeds ongunstigen gezondheidstoestand der troepen allerminst ten goede kwam.
En op economisch terrein mochten de bewoners *binnen* de postenlinie zich nog zooveel mogelijk met tuinbouw, peperaanplant, enz. bezighouden, de bevolking *buiten* die linie verkeerde weldra in een toestand van onrust, die de rijstcultuur aldaar welhaast ten onder bracht.
Zoo bleef men „afwachten" — of de onderwerping van het overig deel van Atjeh weldra zou komen! En de officieele verslagen maakten herhaaldelijk melding van het feit: „dat de vijand zich overmoediger toonde dan gedurende geruimen tijd het geval was geweest"....
Tot 1888 hééft men afgewacht!
Toen werd het stelsel van onthouding door den in het laatst van 1886 opgetreden gouverneur Van Teijn vervangen door een meer krachtig optreden tegen het verzet, zoowel in Groot-Atjeh als in de Onderhoorigheden. Deze nieuwe bewindsman, die optrad met de opdracht voort te gaan met de bevestiging van de concentratie, daarbij tevens voor oogen houdende het herstel van het Soeltanaat onder ons protectoraat, kwam na een jaar van lijdelijk afwachten, tot de overtuiging dat de onderwerping van het gewest

alleen kon worden *afgedwongen*. In de jaren, waarin gouverneur Van Teijn het bestuur voerde, verbeterde de algemeene toestand zeer. Zoo nam het reizen van Atjehers per stoomtram merkbaar toe. In het belang van de veiligheid werd bepaald, dat in elken trein een politiedienaar aanwezig zou zijn, die bij de halten een wakend oog moest houden op de Atjehers, die mede reisden, teneinde te voorkomen, dat gewapende lieden in de wagens plaats namen. Ook in den gezondheidstoestand kwam een merkbare verbetering. Teneinde Koeta Radja te beveiligen tegen overstroomingen werd van Regeeringswege een kade aangelegd, opdat de omgeving van overtollig water bevrijd bleef.

De handel in Groot-Atjeh bleef echter nog van weinig beteekenis; hoezeer de bevolking zich op de rijstcultuur ging toeleggen, waren de uitkomsten nog onbevredigend, mede tengevolge van gebrek aan ploegvee. De niet onaanzienlijke invoer van karbouwen uit de andere deelen van Atjeh bracht niet de gewenschte verandering, waar men met veeziekte te kampen had, welke onder de pas aangekomen dieren talrijke slachtoffers eischte.

Anderzijds bleef de sedert Augustus 1890 voor de geheele noordkust afgekondigde sluiting een fnuikenden invloed op den handel uitoefenen. Het doel dier „sluitingen" n.l. de onderwerping te bespoedigen, werd niet bereikt. De maatregel had zelfs tengevolge, dat de ons goedgezinde handelaren verbitterd werden over deze „plagerij". Daarom achtte de Regeering het in 1892

gewenscht een scheepvaartregeling te ontwerpen, waarbij o.a. werd bepaald dat een zekere categorie van schepen niet overal op de kust mochten laden en lossen, doch alleen in de daartoe bestemde havens, waar voldoende douane-personeel ter contrôle aanwezig zou zijn.
Een soortgelijke maatregel, reeds vroeger voorgesteld kon toen geen genade vinden in de oogen der Regeering. Tot op 1892 werden alle desbetreffende voorstellen door de Regeering verworpen en eerst in genoemd jaar werd door den toemalige landvoogd, Mr. Pynacker Hordijk eene commissie ingesteld, bestaande uit gouverneur Deijkerhoff en resident G. A. Scherer, om een zoodanige regeling voor het gewest te ontwerpen. Bij „brokstukken" kwam zij tot stand; in 1892 voor de Oostkust; in 1893 voor de Noord- en Westkust en Groot-Atjeh; in 1896 werd Sabang in de scheepvaartregeling opgenomen, terwijl ten slotte in 1897 de scheepvaartregeling voor het geheele Gewest kon worden ingevoerd. Het hoofddoel dier regeling was de hoofden der kuststaten bij onwil in hun inkomsten te treffen zonder de economische ontwikkeling van het land tegen te gaan. Daartoe moesten op de kusten slechts enkele goed gelegen plaatsen voor den handel worden opengesteld, nl. daar waar zoowel een militaire post als een civiel ambtenaar gevestigd waren. De handel met de overige gedeelten der kust zou alleen vanuit die havens mogen plaats vinden en wel door middel van kleine schepen, die gemakkelijk gecontroleerd zouden kunnen worden. In die havens nu zou het daar-

toe door de Regeering ter beschikking gestelde douane-personeel in- en uitvoerrechten heffen van de verschillende producten en deze aan de rechthebbende hoofden uitkeeren, maar die gelden zouden hun worden onthouden zoodra bleek, dat zij zich niet aan de met hen gesloten overeenkomst hielden. Later zal blijken, welke de gevolgen van deze scheepvaartregeling voor den handel in Atjeh zijn geweest.

De vernieuwde actie, waarvan op een der vorige bladzijden reeds werd gesproken, had tengevolge dat het verzet van den vijand merkbaar verminderde. Beschadiging aan telefoonleidingen, spoorlijnen en bruggen, kwam in 1891 bijna niet meer voor. De werkzaamheden van den vijand bleven voornamelijk bestaan in het bemoeilijken van onze troepen bij het schoonkappen van de voor de postenlinie gelegen vrije strook. Met hoe groote energie de Atjeher tot nu toe de beschadiging en vernieling van de tramlijn had doorgevoerd, bleek wel uit het feit, dat in 1889 een deel van den stoomtramweg tusschen Lambaroe en Lamreng wegens de herhaalde beschadiging tijdelijk moest worden gesloten. In een afzonderlijk hoofdstuk aan de totstandkoming van de Atjehstoomtram gewijd, zal men nader zien onder welke moeilijke omstandigheden de geheele tramlijn is tot stand gekomen en hoe groot het verzet van een deel der bevolking geweest is tegen de doorvoering van dit pacificatiemiddel.

De rijstbouw binnen de postenlinie breidde zich in het begin van de negentiger jaren steeds uit.

Ter Oostkust van Atjeh, waar weinig rijst werd verbouwd, voerde de Regeering een aanzienlijke hoeveelheid rijst uit de Straits Settlements in. De peperoogst op Poeloe Wè en ter Oostkust slaagde zeer goed. Toen 23 April 1891 generaal-majoor Van Teijn het bestuur van het gewest overgaf in handen van den tot gouverneur benoemden kolonel F. Pompe van Meerdervoort, was de toestand in de door ons bezette deelen van Atjeh niet ongunstig te noemen.
Ook de volgende twee jaren bleef die toestand bestendigd. Buiten de postenlinie begon de bevolking zich aan meer op den rijstbouw toe te leggen en de bevredigende uitkomsten van de rijstoogsten waren zelfs oorzaak, dat de prijzen aldaar aanzienlijk lager waren dan binnen de linie. Met het oog hierop werd het vervoer van rijst van buiten naar binnen de postenlinie toegestaan, wat evenzeer aan de opleving van den handel ten goede kwam.
Het eiland Wè bleek meer en meer voor de pepercultuur geschikt en de aanplantingen breidden er zich dan ook geregeld uit. Op Atjehs Westkust bleef door gebrek aan werkvolk eenige jaren de productie van peper vrijwel stationnair; aan de Noord- en Oostkust nam zij evenwel gestadig toe. Zoo bedroeg de uitvoer van peper van de Oostkust van Atjeh in de jaren 1889, 1890 en 1891 onderscheidenlijk 5742, 5853 en 7620 *kojang*. Door daling der marktprijzen en ook omdat, wegens gebrek aan geoefend werkvolk de loonen ongeveer tot het dubbele moesten stijgen, bedroegen de winsten, die men in 1891

van de pepercultuur behaalde, minder dan vroeger. De reeds eerder genoemde scheepvaartregeling bracht vooral de haven van Idi tot grooter bloei. Van de havens langs de Oostkust van Atjeh toch was alleen Idi voor den algemeenen handel opengesteld en waren de overige enkel voor de kustvaart toegankelijk verklaard en dan nog alleen voor vaartuigen beneden 25 registerton. Alle producten van de Oostkust werden dan ook alleen uit de haven van Idi verscheept, terwijl omgekeerd de uit de Straits aangebrachte, voor de Oostkust bestemde artikelen via Idi naar de verschillende landschappen gevoerd werden.

Hoewel de scheepvaartregeling eerst later van toepassing zou worden verklaard voor de Noord- en Westkust bleef ook in deze streken de teelt der gewassen steeds vooruitgaan. De opbrengst der sawahs ter Noordkust was voldoende om in de behoefte der bevolking te voorzien. Vooral in de federatie Gighen legde men zich vanaf 1890 op de rijstcultuur toe, zóó zelfs, dat die streek de voorraadschuur van rijst werd voor de federatie Pidië en bovendien nog rijst kon afstaan voor Groot-Atjeh.

In het jaar 1893 waren de economische aangelegenheden van het Gewest Atjeh en Onderhoorigheden van zoo groot belang geworden, dat de Regeering opdracht gaf jaarlijks een overzicht van den economischen toestand ook van dit Gewest samen te stellen, in navolging van de bestaande jaarlijksche rapporten van de overige gewesten der buitenbezittingen.

Uit dit eerste officieele rapport bleek dat de waarde van de rijstinvoer in 1890 beliep *f* 194.178 en dat in verschillende streken van het gebied de rijstproductie nog onvoldoende was, waartegenover werd geconstateerd dat bouwgrond zoowel in Groot-Atjeh als in de Onderhoorigheden, nog in ruime mate voorhanden was. Toch was het aantal soorten van voedingsgewassen en groenten dat in het gewest geteeld werd in het begin der negentiger jaren vrij groot. Naast pinang en rijst werden verbouwd, mais gierst, verschillende soorten van aardvruchten, diverse variëteiten van peulvruchten, komkommers, spaansche peper, uien, enz.
Verder teelde de bevolking nog peper, tabak, doch alleen voor gewestelijk gebruik; voorts katoen, doch slechts in geringe hoeveelheid, kapok, indigo, suikerriet dat zeer goed suikerhoudend bleek, klappers, notenmuskaat, koffie, waarvan de cultuur nog onbeduidend was, enz.
Van al deze cultures kon de peperteelt inderdaad als een volkscultuur worden beschouwd, welke in 1891 een groote vlucht nam, dank zij het feit, dat de Atjehsche landbouwer geenszins van ondernemingsgeest ontbloot is, en dus veel meer bezit heeft dan eenig ander Inlandsch volk onder ons gezag. Duizenden Groot-Atjehers en Pidireezen trokken in dat jaar naar de Oostkust van Atjeh om in de peperaanplantingen te werken en met een welgevulden buidel huiswaarts te keeren.
De Europeesche nijverheid had toen echter nog weinig te beteekenen. Als nijverheidsinrichtingen

konden alleen worden genoemd brood- en beschuitbakkerijen, en slachterijen van de toen bestaande Atjeh-leverantie; een fabriek voor de bereiding van kunstmineraalwater en een kleine drukkerij, alles te Koeta Radja. Voorts nog een onderneming tot houtaankap in Langsar, die hout leverde aan de tabaksondernemingen in het Delische.

De nijverheid van Vreemde Oosterlingen had een aanmerkelijk grooteren omvang. Naast een Chineesche reederij te Oelèë Lheue vond men in die plaats en in Koeta Radja aan Chineezen toebehoorende steen- en pannenbakkerijen, kalkbranderijen, grofsmederijen, arakstokerijen, brood- en beschuitbakkers, enz. Voorts Chineesche goud- en zilversmeden, blikslagers, kleermakers, schoenmakers, enz. enz. tot zelfs twee Chineesche fotografen, die met goed ingerichte ateliers en blijkbaar met gunstige resultaten hun werk uitoefenden.

De Europeesche, zoomin als de Chineesche nijverheid, kon echter den Atjeher opwekken tot eenige nijverheid.

De Atjehsche vrouwen hielden zich onledig met het weven van zijde of het vervaardigen van eenig vlechtwerk.

Zoowel in Groot-Atjeh als in de Onderhoorigheden vervaardigde men wat aardewerk; de scheepsbouw werd voornamelijk uitgeoefend op P. Breuëh en Simaloer; aan goudgraverij werd in het begin van 1890 nog een en ander gedaan, doch met zeer weinig resultaten; de hoeveelheid goud die ter markt werd gebracht was althans zeer gering.

In het landschap Peureula, ter Oostkust, werden petroleumbronnen gevonden, die op Inlandsche wijze werden geëxploiteerd. De zeevisscherij bloeide, doch niettemin overtrof de vraag naar zeevisch nog verre het aanbod, zoodat een vrij belangrijke invoer van gezouten en gedroogden visch plaats had om in de behoeften te voorzien. De invoer daarvan te Oelèë Lheue vertegenwoordigde in 1890 een waarde van ruim f 30.000. Van het inzamelen van eetbare vogelnestjes maakte men werk op P. Wè en in enkele Moekims van Groot-Atjeh. Zij werden door Chineezen opgekocht.

De uitvoer van boschproducten te Oelèë Lheue vertegenwoordigde in 1889 slechts een waarde van f 26.000.

Met een waardeomzet van ongeveer drie millioen gulden was in 1890 de invoerhandel te Oelèë Lheue vrij levendig geweest. De Atjehsche bevolking bracht steeds meer de producten van eigen landbouw ter markt, waardoor de kleinhandel op de pasar steeds drukker werd. De scheepvaart, voor het grootste deel bestaande uit de kustvaart op de Ned. Indische havens en de Straits, werd onderhouden door stoomers en prauwen. Zoo kwamen gedurende 1890 te Oelèë Lheue 51 stoomschepen aan, terwijl er 39 vertrokken. Van buiten Nederlandsch Indië arriveerden in deze havenplaats 19 zeil- en 135 stoomschepen en vertrokken 20 zeil- en 143 stoomschepen. Het transport te land geschiedde binnen de linie op de zeer goede wegen, per stoomtram, pedati's en huurrijtuigen.

Enkele jaren achtereen bleef de welvaart der bevolking op hetzelfde peil; de gebeurtenissen op politiek terrein stonden toch in dit tijdperk een snelle economische ontwikkeling van het gewest in den weg. De voornaamste inkomsten der bevolking bleven geruimen tijd bestaan in de opbrengst van het landbouwbedrijf en van de vischvangst; bijverdiensten werden verkregen door het houden van rijtuigverhuurderijen, kleine toko's en Inlandsche restauraties, alsmede door het onderhandsch aannemen van kleine werken en het uitoefenen van diverse ambachten. Belasting werd toen alleen geheven van Europeanen, van Chineezen en andere Vreemde Oosterlingen, die hun bestaan in het gewest gevonden hadden. De inning dier belastingen ging zonder eenige moeilijkheid gepaard.
Tot aanmerkelijk grooteren bloei kwam de handel in Groot Atjeh, toen de Regeering in 1893 een einde maakte aan het bestaande verbod van uitvoer van goederen naar buiten de linie, een maatregel, die belangrijke en ongedachte gevolgen met zich zou brengen.
Het toen mogelijk geworden vrije handelsverkeer tusschen de bevolking van binnen en die van buiten de linie gelegen gebieden, een gelegenheid, waarvan wederzijds veelvuldig gebruik gemaakt werd, bracht tegelijk met zich een steeds brutaler optreden van de verzetslieden in het gebied buiten de linie. Zoo stond weldra de goedgezinde bevolking van buiten de linie, die naar binnen kwam voor den verkoop van producten en het inkoopen van levensbehoeften, op

haren weg gestadig bloot aan de roofzucht van de kwade elementen, waarmede het bestuur reeds jarenlang te kampen had. Zelfs tot binnen het bereik van het geschutsvuur onzer posten waagden zich die elementen, om zich door middel van roof en moord van het noodige te voorzien.

Tengevolge van die roofpartijen ontstond een beweging onder de bevolking, — voornamelijk onder die van de IV Moekims —, om te trachten aan den overlast der roovers een einde te maken. Aan het hoofd dier beweging stelde zich de bekende Teukoe Oemar, die er het meest geschikte middel in zag om te voldoen aan den reeds vroeger hem door ons bestuur gestelden eisch, dat duidelijke bewijzen zijner goede gezindheid jegens het gouvernement noodig waren, alvorens door het bestuur het oor zou worden geleend aan het reeds herhaaldelijk gedane aanbod van onderwerping.

Dit optreden van Teukoe Oemar als hoofd van genoemde beweging tegen de verzetslieden, waarbij hij gesteund werd door onze militaire macht, deed de Regeering besluiten op 30 September 1893 hem begenadiging te schenken, waarna door hem de eed van trouw en onderwerping aan het Gouvernement werd afgelegd. Hem werd vergiffenis geschonken voor hetgeen hij vroeger tegen het Gouvernement had bedreven, straffen of boeten deswege werden hem niet meer opgelegd.

Deze belangrijke gebeurtenis op politiek gebied, kwam, gelijk zooeven reeds opgemerkt, den

handel in ruime mate ten goede. De verhooging van de welvaart, die daarvan het gevolg was, bleek uit een aantal nieuwe woningen en toko's, dat te Koeta Radja gaandeweg verrees, uit de vernieuwing en verbetering, welke Europeesche en vreemde handelaren hunne toko's en magazijnen deden ondergaan en uit de vele aanvragen om bouwterrein, welke bij het bestuur binnenkwamen.

In Juli 1894 werd te Sigli, aan de Noordkust, bij wijze van tijdelijken maatregel een licentiestelsel met een buitengewonen hacilheffing op den uitvoer van producten ingevoerd, waarvan het gevolg was, dat men in de Pidiëstreek, welke voor de kustvaart gesloten was, zijn toevlucht niet meer behoefde te nemen tot het clandestien handelsvervoer over land naar Meureudoe en vandaar over zee naar Lhō Seumawè, daarentegen werd de reeds eerder aangehaalde scheepvaartregeling in Januari 1895 ook voor de Westkust in volle werking gesteld. Poelò Raja, de stapelplaats van het noordelijk deel der Westkust, waar verschillende cultures weder begonnen te ontluiken, nam daardoor in bloei toe. De invoer van sommige artikelen, als petroleum, tabak, gedroogde visch, enz. begon te stijgen.

Daar de aanvallen van de zijde der slechte elementen gaandeweg verminderden en de Chineesche marskramers zich bijna ongehinderd langs de wegen en tusschen de verschillende posten konden bewegen, nam het verkeer zeer toe.

Op Poelò Wè kwam een kolen-etablissement tot stand, waarover elders in een ander verband nader

zal worden gesproken, en de zich meer en meer uitbreidende haven van Sabang werd in dat jaar voor den algemeenen handel opengesteld.
Toen dan ook in November 1895 de nieuw benoemde legercommandant, luit.-generaal J. A. Vetter het Gewest Atjeh bezocht, kreeg hij van de rust in het bezette gebied en van de stemming der bevolking aldaar een vrij gunstigen indruk. Helaas! Lang zou die rust, welke zoo in elk opzicht ten goede kwam aan de economische ontwikkeling van het gewest, niet duren.
Generaal Vetter heeft bij zijn eerste bezoek aan Atjeh niet kunnen vermoeden, dat hij, nauwelijks een half jaar later, andermaal Atjeh zou moeten betreden, en dan onder zoo geheel andere omstandigheden.
Nadat reeds eenigen tijd geruchten dienaangaande hadden geloopen kreeg het bestuur op den 29sten Maart 1896 de zekerheid, dat Teukoe Oemar, — die bij zijn onderwerping den titel had gekregen van „*Teungkoe Djoehan Pahlawan*" het masker had afgeworpen en voortaan zich weer *tegen* het Gouvernement zou keeren. De gouverneur van Atjeh, generaal-majoor C. Deykerhoff, zond van het verraad van Teukoe Oemar onmiddellijk telegrafisch bericht naar den gouverneur-generaal, die terstond een buitengewone vergadering van den Raad van Nederlandsch Indië bijeenriep. In die bijeenkomst kwam de Ned. Indische Regeering tot de conclusie, dat de leiding van de zaken in Atjeh niet langer aan den ten opzichte van Teukoe Oemar al te optimistischen en onvoorzichtigen gouverneur

Deykerhoff kon worden blijven opgedragen. Deze verkreeg dan ook eervol ontslag, terwijl de legercommandant, generaal Vetter, zich andermaal naar Atjeh begaf, ditmaal om als Regeerings-Commissaris de leiding der zaken aldaar in handen te nemen.
Het verraad van Teukoe Oemar (of het werkelijk „verraad" geweest is, wordt door Dr. Snouck Hurgronje betwijfeld, waar Oemar nimmer tot de onzen behoort heeft), wat hem tot zijn daad gebracht heeft, onder welke omstandigheden zij plaats heeft gegrepen, moge hier verder onbesproken blijven. [1]) Alleen valt te constateeren, dat gouverneur-generaal Van der Wijck in de gebeurtenissen aanleiding heeft gevonden in Atjeh een nieuwe gedragslijn te gaan volgen, waardoor tegelijk het tijdperk van de „geconcentreerde linie" zou worden afgesloten.
Nadat de tuchtiging van Teukoe Oemar en van de met hem in verzet gekomen hoofden was volbracht, keerde generaal Vetter 28 Juni naar Batavia terug, waarna gevolg werd gegeven aan zijn inzichten, waarbij een onafgebroken machtsontwikkeling buiten de geconcentreerde stelling als gebiedenden eisch werd gesteld.
Het tijdperk der concentratie had ons niet nader gebracht tot de pacificatie van het gewest. Het stelsel werd gelukkig verlaten en de geconcentreerde linie zou slechts voortaan een ondergeschikte rol vervullen, n.l. als steunpunt voor de operaties van

---

[1]) Voor uitvoerige bizonderheden dienaangaande zij verwezen naar het Koloniaal Verslag over 1896 en naar de andere litteratuur over de Nederlandsche krijgsgeschiedenis in Atjeh.

een drietal mobile colonnes, die de machtsontwikkeling in de gebieden buiten de linie gelegen, zouden tot stand brengen. Een der eerste maatregelen was het verbinden van een drietal tijdelijke legerplaatsen door stoomtrambanen met de geconcentreerde linie als steunpunt, terwijl anderzijds het stelsel der scheepvaartregeling in al zijn consequenties overal zou worden toegepast. De beroeringen op politiek terrein hadden tengevolge, dat op het gebied van den handel de invoeren in 1896 aanmerkelijk minder waren dan in de voorafgaande jaren. Niet alleen Groot Atjeh, maar ook de Noord- en Oostkust ondervonden den terugslag. Zoo ging de koffiecultuur, — toch reeds van geringe beteekenis, — in 1896 geheel achteruit, de uitvoer van peper verminderde, mede door de verlaagde peperprijzen, zoodat in genoemd jaar inderdaad over het geheele gebied een economische inzinking te zien gaf. Toch werd door de Regeering, overtuigd als zij was, dat hare inzichten weldra juist zouden blijken te zijn, het stelsel van een actieve beheersching der drie sagi's van Groot Atjeh consequent voortgezet. Al naarmate zich ons gezag in Groot Atjeh begon uit te breiden en het bestuur dus de bevolking kon beschermen tegen de vexatien van kwaadwilligen, kon langzamerhand ook toepassing worden gegeven aan de voornemens maatregelen te nemen voor het herstel van handel en nijverheid en het is ongetwijfeld een der groote verdiensten van gouverneur-generaal Van der Wijck geweest, dat hij, bij de toepassing van zijn systeem, de econo-

mische belangen van land en volk van Atjeh in even groote mate deed behartigen als die op krijgskundig gebied. Zoo werd tijdens zijn opperbestuur in 1897 een belangrijke arbeid in de Sagi der XXV Moekims ondernomen, n.l. het registreeren der bevolking. In verschillende Moekims werd in 1898 door het bestuur steun verleend bij het oprichten van pasars, waardoor reeds in genoemd jaar een opleving van den handel in Groot Atjeh viel te constateeren. De lust tot het landbouwbedrijf nam weer toe, de gedurende vele jaren verlaten sawahs werden weer bewerkt. In de Sagi der XXVI Moekims werd toen door het bestuur veel moeite besteed aan den aanleg van wegen en bruggen. Het instellen van een Inlandsche rechtbank geleid door den civielen gezaghebber van het betrokken ressort, wekte het vertrouwen der sagi-bevolking en in de stijging van de waarde der samahs kon men het bewijs zien, dat die bevolking op de duurzaamheid van den ingetreden toestand begon te vertrouwen. Door den civielen gezaghebber werden de tot de VI Moekims van de Sagi der XXV Moekems behoorende eilanden bezocht ter regeling van bestuursaangelegenheden. Aan onderscheidene Oelèëbalangs werd vanwege het bestuur koffiezaad verstrekt ter aanplanting op de erven. Op grond van een en ander kon in het Koloniaal Verslag over het jaar 1898 dan ook worden gemeld, dat de toestand in het gewest Atjeh en Onderhoorigheden gunstig was.

Dit bleek mede uit de cijfers van de voornaamste

artikelen van invoer te Oelèë Lheue, die over de jaren 1896, 1897 en 1898 bedroegen:

Eetwaren (waarde)	f 411,295	f 378,985	f 380,713
Rijst (K.G.)	- 5,116,980	- 3,929,490	- 4,448,070
Petroleum (Liter) . .	- 673,848	- 963,180	- 1,473,588
Tabak (K.G.). . . .	- —	- 74,651	- 75,674
Meel (waarde) . . .	- 35,673	- 79,932	- 48,463
Gedroogde visch (K.G.)	- 104,582	- 98,050	- 117,922
Manufacturen (waarde)	- 109,060	- 66,545	- 162,175

Ter Westkust van Atjeh was de handel van geringen omvang, hoofdzakelijk door het verblijf van Teukoe Oemar in deze streken, daar door zijn optreden den binnenlandschen handel in die afdeeling niet weinig belemmerd werd.

1898-1904.

Naast de in het vorige hoofdstuk vermelde opleving van handel en nijverheid, heeft het jaar 1898 in de geschiedenis van Atjeh zich gekenmerkt door een besluit der Regeering, dat van buitengewoon grooten invloed is geweest op de verdere economische ontwikkeling van het gewest Atjeh.
Door het maken van een studiereis door het gouvernement Atjeh en Onderhoorigheden in 1890, als gevolg waarvan het boek „De Atjehers" eenige jaren later was verschenen, had de toenmalige adviseur voor de Oostersche talen en het Mohammedaansche recht, Dr. C. Snouck Hurgronje zich volkomen vertrouwd weten te maken met de toestanden op Atjeh, waardoor zijn adviezen aan de Indische Regeering zich dikwijls uitstrekten tot aangelegenheden het gewest betreffende, adviezen, die, blijkens de uitlatingen in de Koloniale Verslagen, steeds bizonder op prijs werden gesteld.
Het was in Maart 1898, dat Dr. Snouck Hurgronje, benoemd tot adviseur voor Inlandsche en Arabische zaken, de opdracht ontving „zich naar het Gouvernement Atjeh en Onderhoorigheden te begeven zoo dikwijls, en er „te vertoeven zoolang zulks in het belang zijner werk-

zaamheden als adviseur voor de Inlandsche zaken noodig zal zijn". Blijkens een door den gouverneur van Atjeh uitgegeven circulaire was het de bedoeling Dr. Snouck Hurgronje blijvenden invloed te geven op de bestuursaangelegenheden in Atjeh. De ambtenaren hadden hem te beschouwen als bekleed met hetzelfde gezag als was toegekend aan den vroegeren resident van Atjeh en Onderhoorigheden. Dr. Snouck Hurgronje heeft die opdracht behouden tot Maart 1903. In de jaren 1896—'98 had Dr. Snouck Hurgronje den toenmaligen Landvoogd advies gegeven omtrent een nieuw te benoemen gouverneur van Atjeh, voor de vervulling van welk ambt reeds herhaalde malen de naam van den toenmaligen kol. J. B. van Heutsz genoemd was.

Dr. Snouck beschouwde ook Van Heutsz als „de man" voor Atjeh en in dien geest adviseerde hij dan ook.

Toch is de benoeming van Van Heutsz tot gouverneur van Atjeh niet „voetstoots" geschied. Zij, die ook maar in geringe mate de *faits et gestes* van dezen hoofdofficier kennen, zullen dit begrijpen. Van Heutsz had — naast vele vrienden — een niet minder groot aantal vijanden. Zijn oordeel over de onder, naast en boven hem geplaatste officieren was bizonder scherp. Van Heutsz was de man van het gezonde verstand, — maar ook: de man met de lastige natuur. Niet steeds — en lang niet in alles had Van Heutsz gelijk, maar *wanneer* Van Heutsz recht stond, — *wanneer* hij, naar zijn heilige

overtuiging, het recht aan zijn zijde had, ontzag deze bekwame krijgsman *niets;* ontzag Van Heutsz *niemand!*
En juist dàt maakte het getal zijner vijanden minstens even groot als dat van zijn vrienden. Dr. Snouck Hurgronje heeft met den generaal langen tijd kunnen samenwerken, en, zooals reeds opgemerkt, is die samenwerking in zeer groote mate ten goede gekomen aan de pacificatie van Atjeh en Onderhoorigheden, — maar in 1903 moest de hoogleeraar het opgeven. Toen moest Dr. Snouck stelling nemen *tegenover* Van Heutsz; tegenover den man, die geen tegenstand kon dùlden!....
Maar toch! — wanneer men het voorrecht geniet op de studeerkamer van den algemeen geachten Leidschen hoogleeraar eenige uren „college" te volgen over de Staatkunde in Atjeh gedurende 1898 tot 1904, dan hoort men uit „der wijzen mond" waardeering voor Van Heutsz; dan worden er woorden gesproken, gulden woorden, van hoogachting, van eerbied bijna, voor hetgeen deze krijgsman — staatsman tegelijk! — heeft tot stand gebracht....
Neen, inderdaad! De benoeming van Van Heutsz tot gouverneur van Atjeh geschiedde niet „zóómaar"! En al is het hier niet de plaats in uitvoerige bizonderheden te treden omtrent hetgeen er aan die benoeming vooraf is gegaan, toch zal reeds de oppervlakkige lezer der Koloniale historie tot de overtuiging komen, dat de toenmalige gouverneur-generaal Van der Wijck niet dan na rijp beraad en na nauwkeurige bestudeering

van de door hem ontvangen adviezen het besluit heeft genomen....

* *
*

Even voor het begin der Pidië-expeditie trad Van Heutsz als Civiel en Militair Gouverneur op. Zoowel op politiek als economisch gebied werd reeds spoedig na zijn optreden een andere geest over de „Kompeuni" vaardig. De vervolging van T. Oemar, door Van Heutsz ondernomen, leidde in 1899 nabij Meulabōh tot diens sneuvelen, waardoor de toestanden allerwege gezonder werden. De Onderhoorigheden ondervonden spoedig de gunstige resultaten van een krachtig bestuur. Wegen en bruggen werden daar aangelegd; over de waterscheiding kwam een telefoonverbinding met Sigli en verder langs de Noordkust tot stand. Het bureaucratisch bewind maakte plaats voor een van werken en van daden. De bestaande „verklaring van 18 artikelen", die den landschapshoofden ter teekening werden aangeboden, werd vervangen door de z.g. „korte verklaring" in drie artikelen, waardoor die hoofden verplicht werden tot gehoorzaamheid aan alle bevelen van het Gewestelijk bestuur.
Het is te danken aan het initiatief en aan de onafgebroken samenwerking van gouverneur Van Heutsz en dr. Snouck Hurgronje, dat zich langzamerhand een geheel gewijzigde politiek ten aanzien van de zelfbesturen in geheel Indië ging ontwikkelen. „Men had", zoo schrijft de heer H. Colijn ergens, „het middel gevonden om de gevolgen van een onvermijdelijk geworden

optreden te matigen, door niet over te gaan tot de invoering van een rechtstreeksch bestuur en toch een daarmede overeenkomenden toestand te verkrijgen".

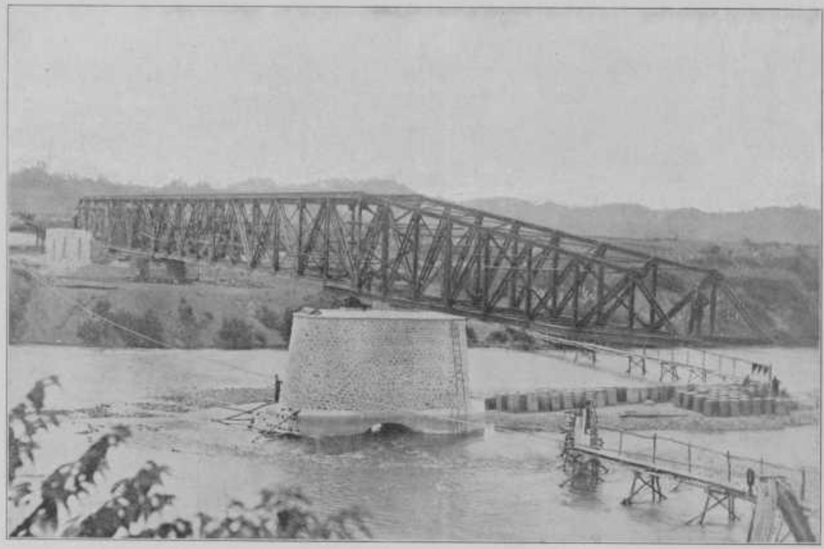
Het regiem-Van Heutsz heeft zich gekenmerkt door een reeds eerder voor Atjeh noodzakelijk genoemd „krachtig en rechtvaardig bestuur". Het is hier niet de plaats om bij alle krijgsbedrijven van Van Heutsz stil te staan. Het zal den onderzoeker van ons optreden in Atjeh opvallen, hoe de Koloniale Verslagen over de jaren 1898-1904 één aaneenschakeling vormen van veroveringen en van onderwerpingen van verzetshoofden in Atjeh. Elders zal gelegenheid bestaan in het kort te wijzen op een der voornaamste krijgstochten, welke onder zijn bewind plaats had, n.l. de tocht naar de Gajō- en Alaslanden, waarmede Overste Van Daalen in Februari 1904 werd belast [1]).
Op de onderwerping van den pretendent-soeltan werd blijkbaar door Van Heutsz veel prijs gesteld en later is duidelijk gebleken, dat hij er te veel van verwacht heeft, vooral wat betreft eene massaonderwerping van andere verzetshoofden, welke onmiddellijk zou volgen. In die verwachting is Van Heutsz teleurgesteld. Niet alleen bleek al heel spoedig, dat de pretendent-soeltan alle pogingen aanwendde om zich te onttrekken aan het bevel van Van Heutsz de nog vijandige

[1]) Voor krijgskundige bizonderheden dien tocht betreffende, zie: J. C. J. Kempees: „De tocht van Overste Van Daalen door de Gajo-, Alas- en Bataklanden".

hoofden langs vredelievenden weg tot het Nederlandsche bestuur te brengen, maar evenzeer, dat de soeltan zelfs elk begrip van macht over deze hoofden ten eenenmale miste!
Dit feit moet inderdaad voor Van Heutsz een ontgoocheling zijn geweest. Hij verwachtte zooals reeds gezegd veel — *te* veel — van die onderwerping. Wat was toch aan die onderwerping voorafgegaan? Toen eenmaal bekend was, dat de pretendent-soeltan bereid was gevonden de korte verklaring te teekenen, werden door Van Heutsz, tegen het advies van Dr. Snouck Hurgronje, op wiens kompas hij in andere gevallen steeds afging, verschillende pogingen aangewend de onderwerping te bespoedigen. Niettegenstaande Dr. Snouck het geven van toezeggingen en het doen van beloften jegens den pretendent-soeltan ten sterkste ontraadde, is Van Heutsz toch zoover gegaan toe te stemmen in de voorwaarde, dat, na zijn onderwerping, de pretendent-soeltan nimmer uit Atjeh zou worden verbannen, een belofte, die diezelfde Van Heutsz eenigen tijd later als gouverneur-generaal niet langer kon nakomen, toen aan het licht kwam, dat de soeltan betrekkingen aanknoopte met een vreemde mogendheid, waarin hij de vraag stelde, of zij geen gelegenheid had het bestuur over Atjeh aan Nederland afhandig te maken! Toen moest verbanning van den ontrouwen vorst volgen.
Al heeft het tijdperk-Van Heutsz niet het karakter gedragen van een in alle opzichten opbloeiend economisch leven in Atjeh en al moesten uiteraard

de door het bestuur in dat tijdperk te nemen maatregelen in de eerste plaats gericht zijn op een verbetering en stabiliseering van de toestanden op politiek gebied, zoo is toch onder het bewind van dezen „Groot Pacificator van Atjeh", gelijk de heer Van Kol na zijn reis door Atjeh Van Heutsz noemde, veel tot stand gekomen, dat zooal niet dadelijk, dan toch in de toekomst belangrijke vruchten zou afwerpen voor een verdere ontwikkeling van handel en nijverheid. Zoo werd in den loop van 1901 op aandringen van Van Heutsz door den Topografischen dienst de eerste overzichtskaart van Atjeh en Onderhoorigheden uitgegeven, waarop de Gajō- en Alaslanden werden ingeschetst aan de hand van gegevens door Dr. Snouck Hurgronje verzameld. Voorts werd door Van Heutsz gunstig beschikt op het verzoek van verschillende handelaren in Atjeh om een onderzoek in te stellen naar den toestand van de Langsar-baai, waaruit zou blijken, of het verleggen van de aanlegplaats der schepen ter Oostkust van Atjeh van de Simpang Aneu rivier naar Langsar mogelijk en gewenscht zou zijn, vooral, omdat Langsar toen reeds meer en meer als handelsplaats van beteekenis werd. Van Heutsz liet in de Langsar haven opmetingen verrichten, die een gunstigen uitslag opleverden en hij diende vervolgens voorstellen bij de Regeering in om gelden toe te staan voor den bouw van steigers te Langsar en voor de doortrekking van de Atjeh tram naar deze plaats.
Vooral de Europeesche mijnbouw had de volle

belangstelling van Van Heutsz. Enkele streken werden voor het particulier onderzoek en de exploitatie opengesteld, waarvan vooral in Peureula groote en rijke petroleumbronnen werden aangeboord. Met de Delische firma Nolte & Haas, die de tabakplanters in Deli voorzag van hout voor droogschuren en andere gebouwen en loodsen, werd door het Atjehsche bestuur een regeling getroffen, waardoor aan de hoofden der landschappen waar die maatschappij hout aankapte, een retributie werd toegekend. De firma sloot met de landschapshoofden een door het bestuur goedgekeurd contract, dat haar in staat stelde de zaken op vasten grondslag te regelen en daaraan uitbreiding te geven. Op strikt rechtvaardige wijze ging Van Heutsz bij de totstandkoming van deze contracten te werk. De retributie werd zeer ruim gesteld en de betrokken maatschappijen werden gedwongen de bepalingen van het contract tot in de kleinste bizonderheden na te komen. Zoo werd met het hoofd van Langsa een overeenkomst aangegaan, waarbij genoemde firma, niet dan tegen zeer ruime betaling, in de gelegenheid werd gesteld de uitgestrekte in diens landschap aanwezige nipabosschen te exploiteeren, waarbij o.a. werd bepaald, dat de inheemsche bevolking het recht zou behouden voor eigen gebruik het noodige voor zich te nemen. Onder het bewind van Generaal Van Heutsz werd voorts door enkele Deli-tabak-maatschappijen een proef genomen op braak liggende gronden in de XXVI Moekims en in het Indrapoerische voor een eventueelen aanplant van tabak. De opening



IJzeren brug bij Teupiën Blang Manéh, in den Gajóweg, gebouwd op initiatief van Gouverneur Van Daalen, door de genietroepen op kosten van het Wegenfonds (1906).

van een kantoor in Groot Atjeh door de Ned. Handelmaatschappij werd door den Gouverneur bevorderd; de N. V. Zeehaven en Kolenstation Sabang, — waarover later meer — gaf een groote uitbreiding aan hare bedrijven op Poelò Wè; de Padangsche Handelmaatschappij richtte in Groot Atjeh en te Sabang filialen op, waardoor de eerste stappen werden gedaan op den weg naar het beoogde doel: de ontwikkeling van Sabang als handelsstation op den grooten zeeweg tusschen Europa en Oost-Azië.

De petroleumindustrie bleef zich in het reeds eerder genoemde Peureula voorspoedig ontwikkelen. In de jaren 1902 en 1903 werden ook in Langsar, Peudada, Idi, Djoelō Rajeu en Tjoenda bronnen aangeboord. Door het gouvernement werd een onderzoek ingesteld naar de aanwezigheid van steenkool ter Westkust; het aantal aanvragen om concessie voor den houtaankap vermeerderde, terwijl tenslotte door Van Heutsz in het belang van de geregelde voortschrijding der ontwikkeling van het gewest werd bepaald, dat de aanvragers voor den houtaankap op de aangevraagde terreinen het werk konden aanvangen na voldoening van de reeds eerder genoemde gebruikelijke retributie, doch bovendien onder voorwaarde dat, bij definitieve toewijzing, een alsdan door de Regeering vast te stellen bedrag aan den lande zou moeten worden betaald, waarmede dan de maatregelen door de Regeering in het belang van handel en nijverheid genomen, zouden kunnen worden bekostigd.

1904-1905.

Begin Mei 1904 vertrok Van Heutsz naar Holland, „teneinde nader met de Moederlandsche Regeering te onderhandelen over de aanvaarding van de Landvoogdij".
Een zijner laatste maatregelen in het belang van de pacificatie van Atjeh was de afdeeling Onderhoorigheden van Atjeh, die sedert geruimen tijd bestuurd was door een officier, luitenant-kolonel Van Daalen, onder een civielen assistent-resident te plaatsen. Na het vertrek van Van Heutsz naar Holland werd generaal-majoor J. C. van der Wyck met het bestuur over Atjeh belast, 11 Juni 1904 aanvaardde deze het bewind.
Tijdens het kortstondige bestuur van generaal Van der Wyck (1904-1905) heeft deze gelegenheid gehad — en er een dankbaar gebruik van gemaakt! — de maatregelen door zijn voorganger op politiek gebied aanbevolen, dienstbaar te maken aan de bevordering van den economischen groei van het gewest.
Nog vóór zijn vertrek naar Nederland was Van Heutsz getuige van de opneming van de Oceaanhaven Sabang — en daarmede: van Atjeh — in de directe mailverbinding met Europa. De stoomvaartmaatschappij „Nederland", wier mailstoomers sedert September 1903 op de uit- en

thuisreis de route namen over Sabang en Singapore, gaf een loffelijk blijk van medewerking door hare vrachtprijzen van Nederland naar Sabang aanzienlijk te verlagen. Een en ander had tengevolge, dat de postkantoren te Sabang, Oelèë Lheue en Koeta Radja uitgebreid en voor den volledigen dagdienst opengesteld moesten worden. Tijdens het bewind van Van der Wyck werd vooral te Koeta Radja veel gebouwd. Steenen huizen voor de assistent-residenten van Groot Atjeh en Onderhoorigheden werden voltooid en betrokken; een nieuw, smaakvol hôtel kwam gereed, zoomede tal van particuliere woningen. Met steun der Regeering werd in de hoofdplaats een abattoir geopend en een peperwasscherij opgericht. De Ned. Handelmaatschappij, die laatstgenoemde inrichting administreerde, zorgde, dat het daar verwerkte product naar Amsterdam werd vervoerd.
Teneinde met een enkel voorbeeld aan te toonen tot op welke hoogte het handelsverkeer was gekomen, moge dienen het cijfer van den invoer van manufacturen te Oelèë Lheue, dat, wat de waarde betreft, in 1898 bedroeg *f* 162,175, en in 1904 gestegen was tot *f* 438,952.
Den 1sten October 1904 ging het bestuur over Ned. Indië over uit handen van den heer W. Rooseboom in die van luitenant-generaal J. B. van Heutsz. Den 6den Mei 1905 volgde de benoeming van gouverneur Van der Wyck tot leger-commandant en op dien datum werd het bestuur over Atjeh opgedragen aan kolonel G. C. E. van Daalen.

1905-1908.

Kolonel G. C. E. van Daalen trad dus in de eerste helft van 1905 op als gouverneur van Atjeh, ter vervanging van Jhr. Van der Wyck.

Van Daalen's bestuursperiode heeft aanleiding gegeven tot ernstige, misschien niet steeds in elk opzicht billijke critiek. Men verweet gouverneur Van Daalen bij zijn aftreden het *fortiter in re, suaviter in modo* niet, althans niet in voldoende mate te hebben betracht. In hoeverre die critiek gerechtvaardigd was en tot op welke hoogte de meening juist was, dat Van Daalen al te veel de volmaakte onderwerping van het gewest Atjeh en Onderhoorigheden als *conditio sine qua non* beschouwd heeft voor de moderne economische politiek, moge hier onbesproken blijven. Door een alzijdige beschouwing van de bestuursperiode van Van Daalen zou al te veel in bizonderheden van militairen aard moeten worden getreden en zou al te dikwijls de economische lijn moeten worden verlaten.

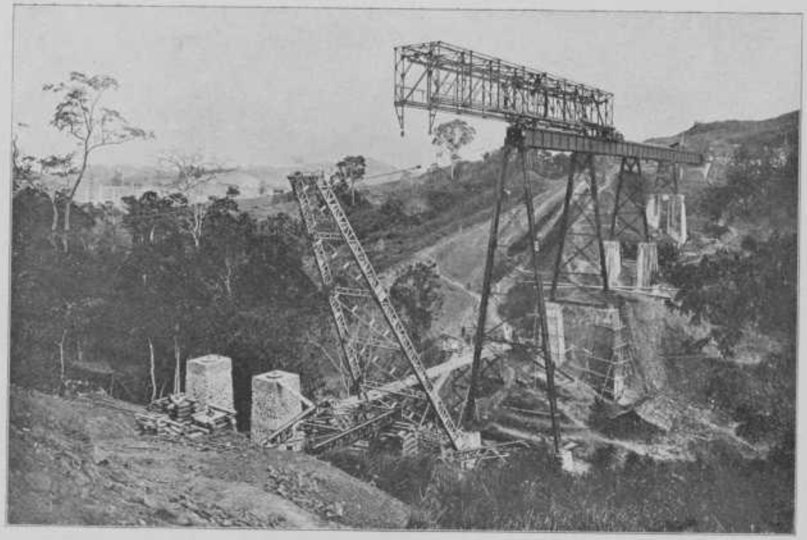
Wel moge worden geconstateerd, dat, zoodra de politieke eenheid van het geheele gewest onder direct Nederlandsch gezag een feit was geworden — in 1908 werd het laatste stuk, de Afdeeling Gajo- en Alaslanden definitief als zoodanig

gecreëerd — Van Daalen getracht heeft deze eenheid ook in economischen zin te verwerkelijken.
In de eerste plaats wijdde hij zijn aandacht aan de verkeerswegen, die de uitoefening van het nieuw gevestigde gezag in verafgelegen streken moesten vergemakkelijken, doch uiteraard tevens de economische verkeersverbindingen tusschen de tot de dikwijls volkomen van elkaar gescheiden gebiedsdeelen en de kust vormden. Naast een aantal schroefpaalbruggen over kleinere rivieren en kreeken is onder Van Daalen, onder uiterst moeilijke omstandigheden een kunstwerk tot stand gebracht als de brug over de Peusanganrivier bij Teupen Blang Manè, waarvan elders in dit boekje een afbeelding is gegeven.
Nauw verband met deze verkeerspolitiek hield de regeling en de verlaging van de zware, in elk landschap der Onderhoorigheden weer afzonderlijk en anders geregelde, uitvoerheffingen op peper, waardoor de cultuur op den duur werd belemmerd.
Naast het verkeerswezen werd aandacht geschonken aan de verhooging der productie. In de eerste plaats aan die van land- en tuinbouw. Ondanks zijn overoud bestaan, was bij den Inlandschen landbouw een hoogst primitieve wijze van grondbewerking in zwang; ook werd slechts een enkel gewas (rijst) per jaar verbouwd. Een der eerste maatregelen van Van Daalen was het ontbieden van een aantal Soendaneezen, teneinde de Javaansche wijze van diepere grondbewerking met Hindostanploegen en de Javaansche

wijze van padi aanplant te demonstreeren. In verband hiermede beproefde hij ook de invoering van tweede gewassen, terwijl op groote schaal het uit de Minahassa ingevoerde krachtige djagoengzaad aan de bevolking werd verschaft.
In de Gajō-landen werd de daar nog onbekende aardappel geïntroduceerd. Zoover de middelen zulks toelieten werd de bevloeiïng van voor de rijstcultuur geschikte gronden ter hand genomen en bestaande irrigatiewerken verbeterd.
De *tuinbouw* werd bevorderd door het verstrekken van rentelooze voorschotten uit het wegenfonds voor den aanleg of de uitbreiding van peper- en klappertuinen, waardoor tevens getracht werd de bevolking te verlossen uit de handen van de woekeraars, die het gewas ver beneden de waarde door het verstrekken van voorschotten opkochten; de aanplant van *Ficus elastica* werd bevorderd door duizenden jonge plantjes onder de bevolking te verspreiden. De vermeerdering en verbetering van de veevoedergewassen werd door het verstrekken van zaden en graspollen nagestreefd.
Daarnaast werd de introductie van den *Europeeschen landbouw* beproefd. In 1907 werden een aantal concessies voor landbouw tot een gezamenlijke uitgestrektheid van ongeveer 16,700 Hectaren verleend. Het aantal concessies tot boschexploitatie bedroeg in 1907 reeds 21, over het geheele gewest verdeeld. Tot voorbeeld en aanmoediging werd door Van Daalen, in verband met de resultaten elders met de cultuur van Pararubber verkregen, het noodige voor-

gesteld voor de oprichting te Langsar van een Gouvernements-Caoutchouconderneming.
In de tweede plaats werd de *visscherij* gesteund. Verschillende malen werd op groote schaal plantvisch (Goeramé en andere goede vischsoorten) aan de bevolking uitgedeeld, teneinde de teelt van zoetwatervisch aan te moedigen. Voorschotten werden verleend ter ontwikkeling van de zeevischvangst, en voor den aanleg van vischvijvers en zoutpannen. Het gouvernementsstoomschip Gier onderzocht den vischrijkdom in de Atjehsche wateren, teneinde te beoordeelen, of een op groote schaal te ondernemen visscherij met stoomtrawlers loonend zou kunnen zijn.
Ter bevestiging van deze maatregelen en in aansluiting aan de aanvankelijk uit het wegenfonds verschafte voorschotten, werd de eerste stap gedaan tot het regelen van het *volkscredietwezen* door de oprichting van de Groot Atjehsche Afdeelingsbank, ten doel hebbende de bestrijding van den woeker en het verleenen van landbouw-, nijverheids- en handelscredieten.
In 1907 werd, onder levendige belangstelling van de zijde der Atjehsche bevolking, een eerste jaarmarkttentoonstelling te Koeta Radja gehouden.
Ook het *onderwijs* werd niet vergeten. Tijdens zijn bewind werden in Groot Atjeh 5 volksscholen geopend en 5 nieuwe scholen in aanbouw genomen. In de Onderhoorigheden waren nog geen Europeesche scholen, wel enkele Inlandsche lagere gouvernements- en particuliere inrichtingen van onderwijs. Van Daalen diende voorstellen in tot oprichting in Groot-Atjeh van z.g. kam-

pongscholen in dien zin, dat in elke Moekim zulk een school zou verrijzen. Tevens stelde hij voor de oprichting van een school met internaat te Koeta Radja voor zonen van Inlandsche hoofden, waar in de Nederlandsche taal zou worden onderwezen.
Welke de resultaten van al deze maatregelen zijn? De bestuursperiode van Van Daalen is tè kort geweest, dan dat het hem gegeven kon worden de vruchten van zijn werk te zien.
Bovendien waren de algemeene tijdsomstandigheden gedurende het bestuur van Van Daalen allerminst gunstig; er was, tengevolge van de geldcrisis in 1907 in de geheele wereld, een zeer gedeprimeerde handel. De import liep dientengevolge achteruit, mede door de vermindering van de troepenmacht in het gewest en het vertrek van honderden Chineezen en andere Vreemde Oosterlingen, die in vroeger jaren uit de Straits waren overgekomen en als ambachtslieden en koelies een bestaan vonden bij den bouw van woningen en den aanleg van wegen. De kleinhandel en de speel- en drankpachten ondervonden hiervan den terugslag. Vele vreemde detailhandelaren moesten hun bedrijf staken.
Dit laatste kwam echter den Atjehschen kleinhandelaar weer ten goede, die nu meer dan vroeger in directe verbinding kwam met de Europeesche importeurs.
De export daarentegen begon reeds tijdens Van Daalen's bestuur de resultaten van de verhoogde productie in een niet geringe toename te vertoonen, waarmede de levendigheid in het scheep-



Montage van een spoorbrug op de waterscheiding tusschen Koeta-Radja en Sigli.

vaartverkeer gelijken tred hield. Terwijl in 1905 172 vreemde handelsschepen de haven van Sabang (waarover Van Daalen zooveel mogelijk den export van peper, enz. leidde) binnenkwamen, steeg dit aantal in het jaar 1906 tot 201 en in 1907 tot 231.

De financieele uitkomst is, in het economische, veelal: *the proof of the pudding*. Daarom volge hier tenslotte een opgave van de uitgaven, welke het Gouvernement Atjeh en Onderhoorigheden in 1905, 1906 en 1907 van de schatkist heeft geëischt en van de ontvangsten welke het daartegenover heeft kunnen stellen:

	1905:	1906:	1907: (tot ult. Oct.)
Ontv.:	f 7,883,545,83	f 6,664,309,06½	f 5,393,285,40
Uitg.:	- 1,965,645,37½	- 2,295.004,17½	- 1,698,393,76
Nadeelig Saldo:	f 5,917,900,45½	f 4,369,304,89	f 3,694,891,64

Laat men de uitgaven en de ontvangsten van de Departementen van Oorlog en Marine buiten beschouwing, dan wordt de rekening:

	1905:	1906:	1907:
Ontv.:	f 1,416,690,39½	f 1,676,879,98½	f 1,193,321,84½
Uitg.:	- 956,324,20	- 843,345,06½	- 810,884,43½
Voord. Saldo:	*f 460,366,19½*	*f 833,534,92*	*f 382,437,41*

Met deze cijfers worde het hoofdstuk over de jaren 1905-1908, het tijdperk van het bestuur van generaal Van Daalen, afgesloten.

1908-1918.

Bij Gouvernementsbesluit van 4 Mei 1908 werd aan generaal-majoor Van Daalen op zijn verzoek eervol ontslag verleend als civiel- en militair gouverneur van Atjeh en Onderhoorigheden en in zijn plaats benoemd de luitenant-kolonel H. N. A. Swart, civiel- en militair gouverneur van Celebes en Onderhoorigheden.

Den 10en Juni 1908 aanvaardde de heer Swart het bewind, dat onafgebroken tien jaren zou duren.

In verband met de omstandigheden, welke aanleiding hebben gegeven tot bovenbedoelde bestuurswisseling, werd gedurende de eerste jaren van het bestuur van gouverneur Swart Atjeh tweemalen door een Regeeringscommissaris, het lid van den Raad van Nederlandsch-Indië F. A. Liefrinck, bezocht, teneinde, zooals in diens opdracht stond, een waarborg in het leven te roepen, opdat het bestuur in het gewest Atjeh bij voortduring bleef beantwoorden aan de eenmaal door de Regeering vastgestelde beginselen. Deze hebben ongetwijfeld beïnvloed, dat gouverneur Swart een andere bestuurslijn heeft gevolgd dan zijn voorganger; toch werd in enkele opzichten de politiek van Van Daalen voortgezet, n.m.l.

voor wat betreft het rusteloos vervolgen en onschadelijk maken der geestelijke verzetsleiders en bendehoofden. Door tevens met groote bezadigdheid tegenover hoofden en bevolking op te treden, is het hem gelukt de beëindiging van den Atjehoorlog gedurende zijn bestuur een feit te doen worden.

Met het sneuvelen en in onderwerping komen der voornaamste geestelijke en wereldlijke verzetsleiders en van vele duizenden hunner volgelingen in de jaren 1908 tot en met 1913, was het sedert laatst genoemd jaar met allen daadwerkelijken tegenstand gedaan: en al gelukte het nog aan enkele tientallen kwaadwilligen in de meest ontoegankelijke bergstreken zich schuil te houden, hun invloed was van geen beteekenis, en door het krachtig ingrijpen daar, waar zulks noodig was, heeft ook het plaatselijk optreden van enkele onruststokers na 1913 geen stoornis veroorzaakt in den goeden en geregelden gang van zaken.

„Onder het bestuur van Swart" — zoo schrijft de heer Kreemer in het onlangs verschenen 1e deel van zijn boek over Atjeh — „werden de zwaarden tot ploegscharen omgesmeed", en al zal generaal Swart dit belangrijk feit voor een deel ook te danken gehad hebben aan het optreden van zijn voorgangers, toch moet ten volle worden erkend, dat de pacificatie van Atjeh en Onderhoorigheden onder zijn bewind is volbracht! En.... daar kwam het toch maar op aan!

Een door een jarenlangen oorlog geteisterd land

moest opnieuw tot ontwikkeling worden gebracht, een door dienzelfden oorlog geestelijk en materieel achteruit gegane bevolking moest worden opgeheven en met ons ingrijpen worden verzoend! Voor die taak stond Swart, toen hij in 1908 het bestuur aanvaardde! Dat hij die taak heeft volbracht, dat hij in zijne poging is geslaagd, dat hij land en volk inderdaad naar boven heeft gebracht, dit alles is te danken aan het feit, dat hij èn land èn volk kende, dòor en dòor kende, en daardoor land en volk liefhad. Negentien jaren heeft hij onder de Atjehers gewoond en gewerkt. Tien jaren achtereen heeft hij land en volk bestuurd!

Generaal Swart had en heeft nog het Atjehsche volk lief. Dit is schrijver dezes gebleken op den morgen, toen hij door generaal Swart — nu oud Vice-President van den Raad van Nederlandsch-Indië — uitgenoodigd werd, na een dezerzijds gedaan verzoek, eens over Atjeh te komen praten. Niet zonder leedwezen had generaal Swart kennis genomen van hetgeen den laatsten tijd in de dagbladen geschreven is over den onuitroeibaren haat, welke door de vrouwen in de kampongs jegens ons levendig zou worden gehouden. Dat nu is niet waar, zeide hij toen. Er is geen sprake van een onuitroeibaren haat, die hereditair is! Wie dat zegt, kent het volk niet! „Ik zou een onnoemelijk aantal voorbeelden kunnen aanhalen, die U juist het tegendeel kunnen bewijzen", en dan vertelde hij van hetgeen hij — de in den dienst van Atjeh vergrijsde ambtenaar — van zijn menschen had ondervonden. Dan vertelde

hij van Teukoe Tjhi Peusangan, van Panglima Polém en diens zuster, van diens zwager Toeankoe Radja Keumala, van Pòtjoet Meurah en haar echtgenoot Toeankoe Machmoed, van zoo vele andere soeltanstelgen en Atjéhsche hoofden, die den kaphé nog niet zoo kwaad vonden en hem dan zelfs alles toevertrouwden, hun liefste en geheimste gedachten!

Overtuigd, dat het Europeesch bestuur niet langer tegenover de bevolking uitsluitend bestraffend had op te treden, en te trachten had meer te bereiken dan de onderdrukking van elk verzet, werd door hem steeds allerwege krachtig alles bevorderd, wat de volkswelvaart ten goede kon komen, en streefde hij er steeds naar het hoofden en bevolking bij te brengen, dat zij, die zich weer rustig aan het landbouwbedrijf of aan eenige cultuur wilden wijden, op zijn hulp en steun konden rekenen.

Verzetslieden, die in onderwerping kwamen, werden geholpen aan de noodige middelen om zich ten spoedigste een behoorlijk bestaan te kunnen verschaffen en weer te behooren tot het rustige en ordelievende gedeelte der bevolking. In verband hiermede werd den bestuursambtenaren steeds voorgehouden, dat het aller plicht is de grootst mogelijke aandacht te schenken aan de ontwikkeling van land en volk en te trachten ook daardoor de rampen van den oorlog te doen vergeten en de minder goede gevoelens ten onzen opzichte geleidelijk te doen plaats maken voor andere en betere!

Hopende dat dit hiertoe ook zou kunnen bijdra-

gen, werd, toen orde en rust overal waren wedergekeerd, door den gouverneur voorgesteld de in den loop der jaren aan Atjehers van verschillenden rang en stand, aan wie in het belang van die orde en rust met toepassing van artikel 47 R. R. het verblijf in het gewest was ontzegd, daarin te doen wederkeeren. Hiervan bleven echter uitgesloten de ex-pretendent soeltan, Toeankoe Moehamad Dawōt en zijn zoon Toeankoe Ibrahim.

Ongetwijfeld heeft deze maatregel een goeden invloed uitgeoefend. Eveneens heeft in gunstigen zin gewerkt het toekennen van onderscheidingsteekens aan hoogere en lagere hoofden voor hunne goede medewerking bij het scheppen van gunstige toestanden in hun ressort. Aan tal van hoofden werden sinds 1909 zilveren en gouden sterren van trouw en verdienste toegekend.

Een der eerste maatregelen van gouverneur Swart na zijn optreden is geweest, der Regeering voor te stellen den landschapshoofden terug te betalen het hun, zoogenaamd te hunner bestraffing, ingehouden aandeel der in- en uitvoerrechten en accijnsen en hun terug te storten de opgelegde waarborgsommen.

Toen hierop gunstig beschikt was, heeft hij overal persoonlijk den landschapshoofden een en ander teruggegeven. Dit achtte hij noodig in de allereerste plaats om het bewijs te leveren dat wij clementie wisten te betrachten en onrecht wisten te herstellen!

Hierdoor gelukte het hem het vertrouwen dier hoofden gedeeltelijk te herwinnen, terwijl zulks

nog meer het geval werd, toen hij er geen bezwaar meer inzag, om, waar de politieke toestand merkbaar beter was geworden, aan verschillende landschapshoofden geweren te verstrekken en hen te belasten met de handhaving van de rust en orde in hun gebied. Door vertrouwen te schenken, oordeelde hij, wordt vertrouwen gewonnen.

Een ander middel om vooral den kleinen man meer en meer vertrouwen te doen krijgen in onze bestuursbemoeienis, zag hij in het verstrekken van snel en goedkoop recht. Dit was mogelijk door de invoering van eene bestuursorganisatie, waardoor het gewest verdeeld werd in vijf door assistent-residenten bestuurde afdeelingen, welke weer gesplitst waren in een groot aantal onderafdeelingen, waardoor de leiding en het toezicht op de inheemsche rechtspraak gaandeweg nauwkeuriger werd.

Zooals hierboven reeds gezegd is, werden in onderwerping gekomen verzetslieden, die zulks behoefden, aan de noodige middelen geholpen om zich een behoorlijk bestaan te verschaffen. Dit geschiedde door de verstrekking van rentelooze voorschotten, welke ook verstrekt werden aan de hoofden, wier woningen of koeta's door kwaadwilligen waren verwoest of verbrand. De noodige fondsen hiervoor waren aan de Regeering aangevraagd en van haar verkregen.

Het was zoowel door deze en nog nader te noemen maatregelen in het belang van land en volk, als door een voortgezet krachtig optreden tegen de nog overgebleven verzetslieden, dat van af 1913

in Atjeh een tot dusverre nimmer gekende rust ging heerschen. Een rust, die in de allereerste plaats handel en nijverheid is ten goede gekomen. Reeds een jaar na het optreden van gouverneur Swart was de toestand van den handel gunstiger dan in voorafgaande jaren. Zoowel de invoer als de uitvoer was sedert 1910 zelfs belangrijk toegenomen. Ongetwijfeld hebben de hooge prijzen den boschproducten tot den toenemenden uitvoer bijgedragen.
Naast de hiervoren opgenoemde maatregelen meende gouverneur Swart, dat het opvoeren der volksontwikkeling door volksonderwijs een eerste plaats moest innemen. Maar het onderwijs moest op de praktijk van het leven gericht zijn, zoowel voor den jongen als het meisje. Voor het meisje moest dit gevonden worden door aan hand- en huishoudwerk een belangrijke plaats te doen innemen; voor den jongen door hem naast het schoolonderwijs op de school ook landbouwonderwijs te doen geven, opdat hij voor het landbouwbedrijf behouden blijve. Ook de onder zijn bestuur opgerichte landbouwscholen te Beureunoen en te Oelèë-Karang hebben tot taak het landbouwbedrijf als bestaansmiddel een eerste plaats te doen blijven innemen. Naast groote zorg voor het volksonderwijs, werd alle aandacht besteed aan de opvoeding en onderwijs der hoofdenzonen. In den beginne had de opleiding der Atjehsche hoofdenzonen plaats op de Inl. Kweekschool te Fort de Kock en werden ook enkele hunner gezonden naar de opleidingsschool te Bandoeng, welke later

verplaatst werd naar Serang. Ook zijn er opgeleid op de Asahansche school, de Cultuurschool te Soekaboemi en een enkele op de middelbare landbouwschool te Buitenzorg en de Inl. rechtschool te Batavia.

Bedroeg bij het optreden van gouverneur Swart het aantal volksscholen in het gewest vijf met ongeveer drie honderd leerlingen, zoo was dit in 1911 geklommen tot 125 met 6000 leerlingen en in 1918 tot 242 met bijna 13000 leerlingen!

Met een enkel woord werd hiervoren gesproken over het ook aan de Atjehsche meisjes te verstrekken onderwijs. In 1910 werd te Oelèë Lheue de eerste meisjesschool geopend. Toen deze haar levensvatbaarheid voldoende had bewezen, werden in 1913 in Groot-Atjeh nog een tweetal meisjesscholen gevestigd en daarna ook geleidelijk in de Onderhoorigheden meer van dergelijke inrichtingen. In 1918 waren er in het geheele gewest 15 meisjesscholen met meer dan 1000 leerlingen. Door de op die scholen naast het onderwijs in fraaie en nuttige handwerken, kantkloppen, weven enz. de te behandelen leerstof over zes in stede van over drie schooljaren zooals op de jongens volksscholen te verdeelen, hoopte het Bestuur, met medewerking der hoofden, in het bezoeken dier scholen een middel gevonden te hebben ter bestrijding der kinderhuwelijken, welk euvel allerwege in het gewest voorkwam.

Het aantal gouvernements inlandsche scholen, dat in 1908 vier bedroeg, alle in Groot Atjeh, was in 1918 geklommen tot 28 in het geheele

gewest, terwijl in 1915 te Koeta-Radja een Hollandsch-inlandsche school en in 1916 ook te Lhō-Seumawè en Langsar een dergelijke onderwijsinrichting werd geopend.
Op zijn aandringen werd eindelijk overgegaan tot de oprichting van een Hollandsch-Chineesche school te Koeta-Radja en had de opening daarvan in 1918 plaats.
Voor kinderen van Amboneesche militairen werd op zijn voorstel in 1911 te Koeta-Radja een speciaal Ambonsche school opgericht, welke in 1918 bijna 400 leerlingen telde.
Ook het Europeesch onderwijs mocht zich steeds verheugen in de belangstelling van den gouverneur. Zoo werden openbare Eur. lagere scholen geopend te Sigli en Langsar en in 1915 te Koeta-Radja een neutrale fröbelschool.
Vermelding verdient nog de opening van een ambachtschool voor inlanders te Koeta-Radja in 1916, teneinde te voorzien in de, in de kampongs, bestaande behoefte aan timmerlieden.
Ongetwijfeld verbeterde in de jaren 1911-1913 allerwege de toestand op politiek en economisch gebied zeer. Zooals hiervoren reeds gezegd is, had na 1913 geen verzet van beteekenis meer plaats. Eigenaardig echter kwam toen een periode van moordaanslagen door Atjehers op landsdienaren — civiele en militaire —, vooral op Europeesche beambten van de Atjehtram. Reeds spoedig bleek aan het bestuur, dat iedere aanslag uit persoonlijke omstandigheden des daders verklaard kon worden en geen gevolg was van — of invloed had op den politieken toestand.

Werd steeds aan het onderwijs veel zorg besteed, zoo werd ook alles gedaan wat met de beschikbare middelen mogelijk was ter bevordering van de volksgezondheid. Daar in het gewest vrij veel onverzorgde leprozen rondliepen, werden deze op verschillende geïsoleerde plaatsen in kolonies vereenigd. In GrootAtjeh in 1911 in een landbouwkolonie op het eilandje Pò-Amat. Deze kolonie geniet een subsidie van gouvernementwege. De in verschillende zelfbesturen in de Onderhoorigheden opgerichte leprozeriën worden uit de landschapskassen bekostigd.
Met het oog op de uit Mekka terugkeerende pelgrims uit den Archipel afkomstig, werd op het eiland Roebia in de Sabangbaai in 1912 een tijdelijke quarantaine inrichting opgericht. Deze zou later vervangen worden door een permanent station voor tweeduizend pelgrims.
Daar de bevolking van Atjeh steeds veel te lijden heeft gehad van pokken-epidemieën, werd alles gedaan om de vaccinatie zooveel mogelijk onder de Atjehsche bevolking ingang te doen vinden. Toen in 1915 en in 1916 een pokkenepidemie uitbrak, werd de vaccinatie allerwege krachtig doorgevoerd, zoodat thans het grootste gedeelte der bevolking gevaccineerd is.
Steeds werd er voor gezorgd, dat de belastingen en heerendiensten de bevolking niet zwaar drukten. De gemiddelde belastingopbrengst per ziel bedroeg slechts één gulden, terwijl per maand de bevolking zoowel in Groot-Atjeh als in de Onderhoorigheden slechts twee dagen voor verplichten arbeid behoefde op te komen; boven-

dien werd den onderafdeelingschefs toegestaan bij wijze van proef de heerendiensten te laten afkoopen. Aan de bevolking werd duidelijk gemaakt, dat de door haar opgebrachte belastinggelden welke gestort werden in de onderafdeelings- en landschapskassen (sedert in de zelfbesturende landschappen in de Onderhoorigheden ingevoerd), ten behoeve van haar eigen vooruitgang besteed werden voor allerlei werken van openbaar nut. Het beheer dezer kassen stond onder toezicht van den assistent-resident ter beschikking, (sedert 1913), die tevens belast was met al die werkzaamheden, welke hem door den gewestelijken bestuurder zouden worden opgedragen. Onder dien ambtenaar was een boekhouder, belast met het voeren der administratie.

Zoowel in Groot-Atjeh als in de Onderhoorigheden is het streven van gouverneur Swart er op gericht geweest alles te doen om den inlandschen landbouw in het algemeen en meer in het bijzonder den rijstbouw productiever te maken dan hij was.

Daar gebleken was, dat iedere rechtstreeksche of zijdelingsche pressie bij het aanwijzen van nieuwe richtingen uit den booze was, werd den besturenden ambtenaar uitdrukkelijk voorgeschreven hunne bemoeienis te bepalen tot het wegnemen van belemmeringen en bevordering van onderlinge samenwerking, maar verder het aangeven van nieuwe richtingen over te laten aan den sedert 1908 in het gewest geplaatsten landbouwadviseur.

Ook de veeteelt verheugde zich in de belangstelling van het bestuur en alles werd gedaan ter verbetering van het inheemsche ras. Selectie van fokvee en daarmee gepaard gaande castratie geschiedde sedert 1911 onder leiding en toezicht van den in het gewest geplaatsten gouvernements-veearts en de aan hem toegevoegde veemantris. Op verschillende plaatsen eerst in Groot-Atjeh en later ook in de Onderhoorigheden werden wekelijksche veemarkten geopend. Jaarlijks werden, sedert de veestapel weer van beteekenis was geworden, van Groot-Atjeh en de Noordkust duizenden runderen naar Sumatra's Oostkust uitgevoerd, terwijl zulks tevens plaats had van karbouwen van de Westkust.
Aan het gebrek van ploegvee (karbouwen) o.a. ter afdeeling Noordkust is met behulp van door het gouvernement verleende voorschotten voorzien. Het in het gewest voorkomende, oorspronkelijke paardenras (Gajō-paard) was langzamerhand meer en meer achteruitgegaan. Pogingen om het te verbeteren door invoering van Sandelhoutdekhengsten en van Australische fokmerries hebben niet veel uitgehaald. Meer succes werd verwacht van het kralen van eenige tientallen merries met een uitgezochten Batakhengst, waarmede dan ook begonnen werd.
De pogingen van den vorigen gouverneur om door de invoering van Merinosschapen te geraken tot het verkrijgen van een wolschaap in het Meergebied, hebben helaas evenmin veel succes gehad, waarom die schapen in 1918 van de hand moesten worden gedaan.

De in- en uitvoerhandel en het pasarverkeer waren ook sedert 1913 steeds vooruitgaande, maar werden na het uitbreken van den wereldoorlog in 1914 heel wat minder. De beperkende bepalingen op den in- en uitvoer drukten zwaar op de prijzen vooral van de voornaamste uitvoerproducten en de handel werd zelfs van geen beteekenis, toen in 1917 het scheepvaartverkeer nagenoeg geheel was gestremd.
De pepercultuur bleef, niettegenstaande de aan de peperplanters verstrekte voorschotten, een kwijnend bestaan lijden, omdat de peperprijzen meestal laag waren. Het terugbekomen van de verstrekte voorschotten kostte steeds veel moeite.
Behalve de pepercultuur was voor de bevolking de pinangcultuur van veel belang. Door de stremming van het scheepvaartverkeer was de uitvoer, zooals hiervoor reeds is gezegd, in de jaren 1917 en 1918 van nagenoeg geen beteekenis, doch toen in 1919 de gelegenheid werd gegeven de sedert eenige jaren opgestapelde voorraden van inheemsche producten uit te voeren, had eene belangrijke toeneming van de handelsbeweging plaats.
Ofschoon door gouverneur Swart veel moeite gedaan werd om de klappercultuur uit te breiden, is het hem niet gelukt daarvan een volkscultuur te maken. Het onderhoud door de bevolking liet toch steeds veel te wenschen over en hierin scheen geen verandering te kunnen komen.
Het voor den rijstbouw in cultuur gebrachte terrein breidde zich onder Swart's bestuur voortdurend uit. Hierin kwam nog meerdere verbetering

door het tot stand komen van diverse waterwerken in Groot-Atjeh en in de Onderhoorigheden, waardoor nieuwe terreinen bevloeid konden worden, daar een en ander steeds gepaard ging met het verbeteren van de bestaande en den aanleg van nieuwe waterleidingen. In het bijzonder moeten hier genoemd worden de onder hem begonnen en voltooide indijking van den benedenloop van de Peusangan en Djambō Ajérivieren waardoor belangrijke oppervlakten van voor den rijstbouw geschikte terreinen gedraineerd konden worden.
Particuliere landbouwondernemingen, waarvan 1908 slechts enkele en wel in de onderafdeeling Temiang werden aangetroffen, breidden zich geleidelijk meer en meer uit, zoodat langzamerhand in deze onderafdeeling en in de onderafdeeling Langsa een groot aantal rubber-, oliepalmen- en klapperondernemingen voorkwamen. Het aantal uitgegeven concessies voor landbouw bedroeg in 1918 141, waarvan 68 in exploitatie. Ten gevolge van de gestadige uitbreiding der cultures ten Oostkust van Atjeh kwam sedert 1911 een stroom van Inlanders en Vreemde Oosterlingen, die daar een ruim bestaan vonden, het gewest binnen.
De gouvernements caoutchouc onderneming te Langsa heeft zich mede in den loop der jaren steeds uitgebreid.
Gedurende het bestuur van gouverneur Swart zijn verder een tachtigtal concessies tot boschexploitatie uitgegeven. Van deze zijn de belangrijkste, die op het eiland Simeuloer. Ze zijn

thans in handen van de Vereenigde Indische Boschexploitatie-Maatschappij, welke dus het geheele eiland in concessie bezit.
De post- en telegraafdienst werd in het tijdvak 1908-1918 belangrijk uitgebreid. Zoo kwam in 1912 een landlijn van Oelèë-Lheue naar Medan tot stand, terwijl in 1914 een telegrafische verbinding van Sinabang over Tapa-Toean naar Singkel in exploitatie kwam. In 1912 werd ten dienste van het scheepvaartverkeer teIë Meulè op Poelò Wè een station voor draadlooze tetegrafie opgericht. Reeds spoedig werd hiervan een druk gebruik gemaakt.
Het toenemend postverkeer maakte de oprichting van post- en telegraafkantoren te Sigli, Langsa, Koeala Simpang en Sinabang noodig, terwijl op de overige bestuursvestigingen hulp-postkantoren verrezen. Het door de Genie in het gewest aangelegd telefoonnet werd steeds verbeterd en uitgebreid, zoodat alle bestuursvestigingen — op een tweetal na — telefonisch zijn verbonden. In 1913 is het overgegaan bij het Departement van Binnenlandsch Bestuur en geworden een bestuurstelefoonnet, hetwelk voorloopig door den gewestelijken geniedienst geëxploiteerd bleef.
De in het gewest aanwezige concessies tot delfstoffenontginning, waarvan de voornaamste is de petroleumconcessie in Zuid Perlak, welke geëxploiteerd werd door de Koninklijke, werden niet uitgebreid, hetwelk te betreuren viel.
Gouvernementsontginningen van delfstoffen kwamen niet tot stand. Wel hebben er onder het bestuur van gouverneur Swart in verschillende

gedeelten van het gewest gouvernementsonderzoekingen van mijnbouwkundigen aard plaats gehad, o.a. in de afdeeling Noord-kust naar de aanwezigheid van petroleum in Peusangan, maar tot eene exploitatie door het Gouvernement is het niet gekomen.

Daar in verschillende streken de drink- en spoelwatervoorziening te wenschen overliet, hadden artesische putboringen plaats, o.a. te Langsar en Sigli, terwijl, in verband met de aanwezigheid van stroomend water te Koeta-Radja, Sabang, Tjalang en Tapa Toea, de rioleering belangrijk werd verbeterd!

Een van de voornaamste verkeersmiddelen in het gewest is de Atjeh-tramweg. Deze werd op voorstel van de gouverneur in 1912 doorgetrokken tot Koeala Simpang en daarna tot Besitang in Sumatra's Oostkust. Het baanvak Besitang-Koeala Simpang werd in 1916 voor het verkeer geopend. De verbinding van Besitang met Pangkalan Brandan is in 1919 door de Deli spoorwegmaatschappij tot stand gebracht! Sedert 1 Januari 1916 is de Atjeh tramweg overgegaan bij den dienst der staatsspoorwegen. Bedroeg het betalend vervoer medio 1908 ruim 37.000 gulden, zoo steeg het in 1914 tot 77.000 gulden en in 1818 tot 97.000 gulden.

Het goederenvervoer nam insgelijks voortdurend toe.

De door den vorigen gouverneur voorgestelde oprichting van de Groot-Atjehsche afdeelingsbank kreeg in September 1908 haar beslag. Daar de bank onvoldoende beantwoordde aan

het doel bij haar oprichting voorgezeten, en de werkelijk credietbehoevenden onder de inheemsche bevolking niet werden bereikt — zijnde een en ander o.a. het gevolg van het minder goed optreden harer agenten —, werd door den gouverneur Swart getracht daarin verbetering te brengen en tevens het noodige gedaan voor de oprichting van kampongbankjes, wier werkkapitaal door de credietbehoevenden in de kampong zelf gefourneerd werd. In 1916 waren in de afdeeling Groot-Atjeh vijf van die bankjes, in 1918 negen en twintig.
Evenals te Koeta-Radja de Afdeelingsbank voor Groot-Atjeh was opgericht, verrees in 1913 een credietbank te Lhō-Seumawé voor de Noordkust en die te Langsar voor de Oostkust. Ook bij de oprichting van deze twee banken heeft de bestrijding van den woeker en de ondersteuning van den inlandschen handel, landbouw en nijverheid voorgezeten.
Een jaarmarkttentoonstelling als in April 1908 onder gouverneur van Daalen gehouden, had ook in 1911 plaats. Het aantal bezoekers gedurende de opening was zoo groot, dat ook deze jaarmarkt in alle opzichten een succes genoemd kon worden, zoodat besloten werd, telkens om de drie jaren, zoo'n tentoonstelling te houden. Hiervan werd in 1914 afgezien met het oog op de in dat jaar te Semarang te houden koloniale tentoonstelling en in 1917 was de wereldoorlog nog in vollen gang.
Aan de uitnoodiging toch om aan de Semarangsche tentoonstelling deel te nemen, werd

gevolg gegeven en kwam het gewest uit met een alleszins goed verzorgde expositie in een afzonderlijk paviljoen, dat veler aandacht trok. Dit paviljoen in Atjeh teruggebracht, werd te Koeta-Radja weer opgericht tot een Atjehmuseum, dat in de tweede helft van 1915 door den gouverneur werd geopend.

Teneinde eenig denkbeeld te geven van de betere economische toestanden, mogen hier eenige cijfers volgen.

De in- en uivoerrechten en accijnsen, welke in 1908 bijna 180.000 gulden opbrachten, konden in 1915 een opbrengst boeken van meer dan een half millioen en in 1917 van bijna 612.000 gulden.

Voor de personeele- en inkomstenbelasting bedroegen de opbrengstcijfers in 1908 respectievelijk ruim 17.000 en 62.000 gulden, in 1917 daarentegen respectievelijk ruim 30.000 en 105.000 gulden, terwijl voor de belasting op de bedrijfs- en andere inkomsten voor de niet-inheemsche bevolking de opbrengstcijfers in 1908 bedroegen bijna 22.000 gulden en in 1917 ruim 171.000 gulden, en deze voor de inheemsche bevolking waren in 1908 ruim 225.000 en in 1917 530.000 gulden.

Te Sabang, Sigli, Langsar en Koeala Simpang werden agentschappen en filialen van Medansche huizen geopend, terwijl na een bespreking van den President-Directeur van de Javabank met den gouverneur besloten werd te Koeta-Radja een agentschap van de Javabank te openen.

De eerste steen voor het bankgebouw werd nog door den gouverneur Swart gelegd.

Aan het onderhoud en verbetering van de bestaande wegen werd steeds de noodige zorg besteed, de aanleg van nieuwe wegen, waar noodig ter hand genomen en sinds de auto in het gewest zijn intrede had gedaan, de wegen zooveel mogelijk voor autoverkeer geschikt gemaakt. In 1918 waren reeds 154 auto's, eenige vrachtauto's en 10 motorrijwielen in gebruik, terwijl het aantal rijwielen vele duizenden bedroeg. Dit laatste vervoermiddel is zeer in den smaak gevallen van de Atjehsche bevolking.

Daar waar noodig, had in die wegen de bouw van groote ijzeren schroefpaal- en vakwerkbruggen plaats.

De Gajōweg van af Bireuen naar de Laoet Tawar, waaraan in 1904 begonnen en onder den vorigen geuverneur ook steeds was doorgewerkt, werd onder gouverneur Swart voltooid en eveneens voor auto-verkeer geschikt gemaakt. Ook de groote weg van Medan over de Karohoogvlakte naar Koeta-Tjané in de Alaslanden, welke geheel gereed kwam en geschikt was voor autoverkeer, heeft gouverneur Swart doen doortrekken, eerst naar Blang Kedjerèn als paardenpad, om daar aan te sluiten aan het paardenpad naar Lōkōp en vandaar aan het paardenpad over Rantō-Pandjang naar Birem-Rajeu in de afd. Oostkust.

Overal waar bestuursvestigingen kwamen, werden behoorlijke woningen en kantoren voor de plaatselijk besturende ambtenaren opgericht, dan wel de bestaande gebouwen, verbeterd. Daar waar noodig werden gouvernements-pasanggrahans ge-

bouwd en ingericht. Ook tal van andere gebouwen (hospitalen, gevangenissen enz.) verrezen in de geschetste bestuursperiode. In verband met den steeds in gunstigen zin zich wijzigenden politieken toestand, werd door generaal Swart sinds 1911 gewerkt aan eene geleidelijke scheiding van het civiel en militair gezag. Daar waar mogelijk werden, met de functie van afdeelings- en onderafdeelingschefs, hoe langer hoe meer civiele bestuursambtenaren belast.
Verschillende bivaks en posten werden gedurende de jaren 1908-1918 opgeheven en militaire bezettingen ingetrokken, terwijl in 1915 door den civiel en militair gouverneur het voorstel gedaan kon worden tot het doen terugkeeren van het 3de veld-bataljon naar Java. Wegens gebrek aan logiesruimte aldaar konden slechts twee compagnieën vertrekken.

— — — — — — — — — — — — — —

In het bovenstaande is getracht in het kort weer te geven, wat gouverneur Swart — die aan het Atjehsche volk de zegeningen van den vrede heeft gebracht — gedurende zijn bestuur in het gewest Atjeh wist tot stand te brengen. In woord noch beeld kan worden aangetoond *alles* wat in zijn bestuursperiode in het belang van land en volk is gedaan. Maar dat is ook niet noodig. Daartoe spreken de feiten voldoende!

1918-1922.

In September 1918 is dan eindelijk de definitieve scheiding tusschen burgerlijk en militair gezag tot stand gekomen. Toen eerst was het psychologisch moment, dat men reeds in het begin van de tachtig jaren meende te hebben bereikt, aangebroken. Thans — in 1918 — zou „de kroon" beter op 't werk passen; thans zoude de muren van het gebouw hechter blijken dan in 1882.

De eerste burgerlijke gouverneur, de heer A. G. H. van Sluys, 27 September 1918 opgetreden als bestuurder van het Gewest en thans nog aan het bewind, gaf reeds bij de redevoering. waarmede dit bestuur door hem werd aanvaard, de richting aan die hij zou volgen. „Hier thans aan te geven", aldus gouverneur van Sluys bij de bestuursoverdracht, „op welke wijze het bestuur over dit gewest door mij zal worden gevoerd en welks bestuursmaatregelen in de naaste toekomst van mij te verwachten zijn, ligt niet in mijn bedoeling.

„Ik stel er echter wel prijs op U enkele algemeene beginselen, die aan mijn bestuursbeleid ten grondslag zullen liggen, mede te deelen.

„Wat de Atjehsche bevolking in de eerste plaats behoeft is rust, om tijd en gelegenheid te hebben

zich behoorlijk toe te leggen op uitbreiding der aanplantingen, huizenbouw, verbetering van den veestapel en alles wat strekken kan om haar economisch krachtiger te maken. Belastingen, heerendiensten, w. o. de Gemeente diensten zullen derhalve niet mogen worden opgevoerd en waar mogelijk zal vermindering der verplichte diensten in overweging moeten worden genomen."

Tot zoover de rede van gouverneur van Sluys. Toen in 1920 de gewezen opperbevelhebber van de Nederlandsche Land- en Zeemacht, generaal C. J. Snijders, Indië bezocht, sprak hij in Koeta Radja deze woorden: „Het „militair" moet steeds *middel* blijven er te komen; *doel* mag het *nimmer* worden." Op dit standpunt stelde gouverneur Van Sluys zich reeds in 1918 en de consequenties daarvan heeft hij tijdens zijn bewind weten door te voeren. Was door de vroegere bewindvoerders in het gewest Atjeh de pacificatie *voorbereid*, was die pacificatie in beginsel *tot stand gekomen* onder Van Heutsz en Van Daalen; was zij *voltooid* door het bestuur van Swart; — thans was het aan den eersten civielen bestuurder van Atjeh, die pacificatie in *toepassing* te brengen.

Men heeft meermalen gemeend, dat dit zou leiden tot botsingen tusschen de civiele en militaire gezaghebbenden. Eenerzijds toch bracht de verandering teweeg een afstaan van bevoegdheden door de militaire gezaghebbenden, anderzijds een aanvaarden van een grootere verantwoordelijkheid door de civiele overheid.

Een medewerker aan het Bataviasch Nieuws-

blad heeft aan het einde van het vorig jaar, toen Van Sluys eenigen tijd in Holland vertoefde, eens gevraagd wat er van die „animositeit" tusschen beide machten in Atjeh nu wel áán was.
En het antwoord van Van Sluys luidde toen:

„Dat is allemaal onzin! Er is van animositeit geen sprake! Weet ge, hoe het in Atjeh gegaan is? Wel, het militaire gezag zou daar dan vervangen worden door het burgerlijk bestuur. Dat bracht met zich het afstand doen eenerzijds en het tot zich trekken anderzijds van bevoegdheden, die eerst behoorden tot het eene, het militaire bestuur. Het militaire en civiele moest uit elkander worden gehaald en is het dan niet te begrijpen, dat zulks hier of daar een verschil van meening deed ontstaan? Een mensch blijft mensch! De militair, die aanvankelijk alles te zeggen had en thans met anderen moet onderhandelen, blijft militair. En daartegenover dient toch het civiele bestuur de hem opgelegde taak zoo nauwkeurig mogelijk te vervullen. Dat er onder die omstandigheden wel eens verschil van opinie was, ... wie zal dat erg vinden? Verschil van meening, dat overigens nimmer tot uiting is gekomen."

Tot zoover gouverneur Van Sluys tegenover den man van het Bataviasch Nieuwsblad en om zijn tegenspraak nog krachtiger te doen zijn, somde de gouverneur eenige voorbeelden op waaruit inderdaad bleek, dat er samenwerking tusschen den civielen en den militairen gezaghebbende bestaat.
Die samenwerking was ongetwijfeld mede oorzaak, dat Van Sluys, voor wat de economische opleving van het gewest betreft, den door zijn voorganger ingeslagen weg kon blijven volgen. Een der eerste maatregelen in het belang van

het Atjehsche volk door Gouverneur Van Sluys genomen, is geweest een onderzoek te doen instellen naar het veelvuldig voorkomen van geestes-krankheid onder de Atjehsche bevolking. Ieder, die Atjeh meer dan oppervlakkig kent, valt het op, dat het aantal krankzinnigen in dit gewest betrekkelijk grooter is dan ergens elders. Teneinde eenigszins gedocumenteerd de regeering hierop te kunnen wijzen, liet Van Sluys door de bestuursambtenaren een nominatieve opgave maken van het aantal krankzinnigen in het ressort en deze staten wezen een totaal van 1100 namen aan.

Het rapport ter zake door den gouverneur uitgebracht, was voor de Regeering aanleiding begin 1920 den bekenden Bataviaschen psychiater, Dr. F. H. van Loon, directeur van het doorgangshuis voor krankzinnigen te Batavia, naar Atjeh te zenden om ter plaatse een psychiatrisch onderzoek in te stellen.

Dr. van Loon bezocht een groot aantal plaatsen in het gewest waarbij 215 patienten werden onderzocht. Alle bestuursambtenaren en Atjehsche hoofden, met wie Dr. van Loon sprak, waren het hierover eens: dat het een zegen voor het geheele gewest zou zijn, indien de bevolking verlost kon worden van den *druk* en de *lasten*, die de talrijke krankzinnigen veroorzaakten. Dr. van Loon constateerde, dat een zeer groot aantal krankzinnigen in het gewest Atjeh en Onderhoorigheden vrij rondliep, en hij kwam dan ook tot de conclusie, dat de gouverneur volkomen gelijk had, wanneer hij opname in een gesticht

van alle lijders, mede in het belang van de verdere pacificatie, wenschelijk achtte.
Doch het was niet slechts het krankzinnigenwezen, dat de aandacht van Van Sluys heeft gehad, — de bevordering van de volksgezondheid *in haar geheel* stond bovenaan het program van zijn bestuursbeleid en zijn arbeid in die richting heeft ongetwijfeld bijgedragen tot de bevrediging van het gewest. Meermalen is van verschillende zijden gewezen op het vele goede, dat de Nederlandsche militaire artsen in Atjeh te dien opzichte hebben verricht.
Door het werk van den Nederlandschen medicus toch ondervindt de Atjeher, zonder eenige tegenpraestatie, aan den lijve onze goede bedoelingen. Daardoor toch geniet hij, zonder wrange bijsmaak, de vruchten van het Nederlandsche gezag!
Naast de geneeskundige verzorging werd door Van Sluys, in navolging van hetgeen gouverneur Swart te dien opzichte was verricht, op het gebied van het onderwijs zeer veel gedaan ten behoeve van de Inlandsche bevolking. De reeds in het vorig hoofdstuk genoemde inrichtingen van onderwijs, onder de auspiciën van Swart tot stand gekomen, werden door Van Sluys tot grooteren bloei gebracht, omdat ook deze bestuurder, niet minder dan zijn voorganger, de overtuiging was toegedaan, dat voor de volksontwikkeling het volksonderwijs een eerste vereischte is.
De inspectie van het volksonderwijs, tot 1918 in handen van het bestuur, werd in dat jaar ondergebracht bij de inspectie van het gewoon

lager Indisch onderwijs. Van Sluys stelde een technisch onderzoek in om na te gaan of wijzigingen noodig bleken. De rapporten over dit onderzoek maakten nadere besprekingen noodig en in Januari 1920 had onder leiding van den directeur van Onderwijs te Batavia een vergadering plaats van hoofdambtenaren van het departement van Onderwijs, adviseurs en inspecteurs met den gouverneur van Atjeh.
De bemoeiingen van de gouverneur Van Sluys hebben tot resultaat gehad, dat na twee jaren bestuur in 1920 het aantal scholen in het gewest was toegenomen met 28 %; het aantal leerlingen met bijkans 30 % en het aantal meisjesleerlingen met zelfs ruim 121 %. In 1921 bedroeg het totaal aantal kinderen van de Inheemsche bevolking, dat onderwijs genoot, 25000.
Evenals zijn voorganger hield Van Sluys op bepaalde tijden conferenties met alle bestuursambtenaren van zijn gewest.
Zooals drie jaren geleden had ook in September 1921 een dergelijke conferentie te Koeta Radja plaats, ook nu weer onder zijne leiding. Op die conferentie werden de bestuursbelangen besproken, aan welke besprekingen vanaf 1921 — op verzoek van Van Sluys — ook werd deelgenomen door de zelfbestuurders en hoofden, die voldoende de Hollandsche taal machtig waren om de besprekingen te volgen. Op bovengenoemde conferentie van 1921 kon Van Sluys meedeelen, dat bij een kortelings genomen beslissing der Regeering de bizondere bepalingen op het punt van reizen voor de inheemsche be-

volking waren ingetrokken en dat Atjeh nu ook als laatste gewest gebracht werd onder de algemeene zeer liberale bepalingen op dat punt van kracht in het overige Indië. Hiermede was eindelijk een der grootste belemmeringen van de persoonlijke vrijheid voor de Inheemsche bevolking van dit gewest verdwenen.

Wat de cultures betreft bleef de rijstbouw op vrij hoogen trap staan, doch de pepercultuur — de zeer oude Atjehsche bevolkingscultuur, die lange jaren bovenaan stond, ging vervallen. De groote liefde voor de peper scheen te verkoelen. In 1919 bedroeg de uitvoer nog 4.340.000 K.G., in 1920 verminderde deze tot 2.658.000 K.G. Met de klappercultuur ging het niet beter. In 1919 een uitvoer van 6 millioen kilogram; in 1920 een export van 4 millioen kilo's. De lagere copraprijzen brachten de bevolking tot oliebereiding, welke olie vooral in Tapanoeli plaatsing vond.

Daarentegen kon gedurende de jaren 1918-1921 worden gewezen op een steeds bloeiende pinangcultuur, en — voor wat de Westkust van Atjeh betreft — op een zich uitbreidenden aanplant van „nilam" (patchouly). Met steun van den gouverneur en van de Nederlandsche Handelmaatschappij verrees te Tapa Toean een klein, coöperatief oliebereidingsetablissement, dat reeds spoedig tot het verzenden van oliën kon overgaan. De Atjehsche Handelmaatschappij beheerde in hetzelfde Tapa Toean reeds sinds jaren een kapokpersinrichting, die ruim 300.000 K.G. per jaar uitvoerde.

Begin 1919 werd de leiding van aanleg en onderhoud van kunstwerken in de hoofdwegen geheel aan den dienst der Burgerlijke Openbare Werken toevertrouwd en de heerendiensten voorzoover den verbindingsweg Koeta Radja-Medan betreft, geheel afgeschaft. Verder werd door Van Sluys met ingang van 1 Januari 1919 beslist, dat voor onderhoud van een aantal wegen, uitmakendo alle belangrijke voor asverkeer geschikte wegen, in Groot Atjeh, geen heerendiensten meer mochten gevorderd worden.
Voor de communicatie te water bleef de Koninklijke Paketvaart Maatschappij zorgen, waarnaast een tweetal gouvernementsstoomers, in het gewest gestationeerd, de verbinding met alle kleinere kustplaatsen onderhield.

De gevolgen van de groote malaise na den wereldoorlog bleven ook voor Atjeh niet achterwege. Dit gewest heeft niet minder dan andere deelen van Indië van de slechte economische conjunctuur te lijden gehad, al was in Atjeh de algemeene toestand niet zoo slecht als in de overige deelen van den Archipel.
Voor al te groote verliezen bleef de importhandel gespaard; dank zij de reserves, die de bevolking in de voorafgaande perioden heeft kunnen maken, kon ook de tusschenhandel zich staande houden. Tegenover een gestadige achteruitgang van de peperprijzen, met als gevolg daarvan een steeds geringer wordende belangstelling voor deze cultuur, kon in 1922 worden geconstateerd, dat de slachtvee-levering naar de Oostkust van Sumatra

zeer winstgevend werd. De veeprijzen liepen in genoemd jaar met 100 % en meer op.
De Europeesche industrie werd door de Sabangmaatschappij uitgebreid met een thee- en rubberkistenfabriek te Sabang, die haar hout uit Singkel betrok. Al werd gedurende de laatste jaren zoowel op het terrein van de regeering als op dat van het particulier initiatief „bezuiniging" het wachtwoord, toch kon einde Januari 1922 de vorige bestuurder van Atjeh, generaal Swart, toen hij op weg naar Europa nog even te Sabang aan wal stapte, van de hem complimenteerende Atjèhsche hoofden vernemen, dat de economische ontwikkeling van Atjeh voortgang hield.
Tenslotte moge hier nog worden vermeld, dat gouverneur Van Sluys de door zijn voorganger opgerichte commissiën voor de plaatselijke fondsen gaandeweg heeft uitgebreid en in 1922 voor deze instellingen een nieuw reglement in het leven riep. In deze commissiën gemengd, doordat elke bevolkingsgroep er in vertegenwoordigd was, werd als het ware de autonomie in embryonalen toestand voor verschillende plaatsen van Atjeh ingevoerd. Deze gemeenteraden „in spé" trokken toen en trekken nog steeds hoe langer hoe meer de belangstelling der inwoners. Het Atjehsch Nieuwsblad zorgde steeds voor goede verslagen van de vergaderingen der commissiën en stelde zijn kolommen voor nadere besprekingen daarover open.

Van Sluys voert tot op het tijdstip, dat dit werkje

verschijnt, nog steeds het bewind over het gewest Atjeh en Onderhoorigheden. Een overzicht van zijn bestuursbeleid kon dan ook uiteraard daarin slechts een voorloopig karakter dragen.

HET ATJEH VAN THANS.

1923.

Het is den journalist nu eenmaal gezet — en het is hem ook meestal eigen — „bij" te zijn!....

Wanneer de samensteller van dit werkje dan ook hier aan dien eisch wil voldoen, zal hij eenige plaatsruimte moeten bestemmen voor het Atjeh van thans, — dat wil zeggen: Atjeh in 1923.

Aan het slot van het reeds in het vorig hoofdstuk aangehaalde interview, dat de gouverneur Van Sluys aan een vertegenwoordiger van het Bataviaasch Nieuwsblad toestond, gaf deze hoofdambtenaar omtrent Atjeh o. a. te kennen:

„Alles wat door de Regeering aan het gewest gedaan wordt, moet worden beschouwd uit het oogpunt van pacificatie.
Er blijft te dien opzichte nog veel te doen. Er *is* inderdaad ook reeds veel gedaan. Op een klein gedeelte van Atjeh na is thans Koeta Radja vanuit Medan per auto te bereiken. Per trein was dit reeds het geval door de totstandkoming van de verbindingslijn Pangkalan-Brandan-Besitang. Neem er de kaart maar eens bij! U ziet, langs de kust bereikt men met den trein Koeta Radja over Langsar, Lhō Seumawè, Sigli. Maar het zijn de binnenlanden, die uit hun isolement verlost moeten worden. We moeten een verbindingslijn krijgen van Sigli naar Meulaboh

en van daaruit lijnen naar Singkel en naar Koeta Radja. We moeten een weg krijgen van Koeta Tjane naar Blangkedjeren en Takengon. We moeten meer verkeerswegen krijgen. Atjeh gelegen op de Noordkust van Sumatra, heeft uiteraard geen transitoverkeer; het Atjehsche volk heeft daardoor geen aanraking met andere volkeren; het moet nog worden opgenomen in de groote samenleving.
Daar is veel geld voor noodig — en de Landschapskassen bezitten net voldoende om hun eigen landwegen te onderhouden. De Regeering — en de Regeering alleen zal voor de in Atjeh noodige verdere pacificatiemiddelen geld moeten geven!....
Veel geld!....

Tot zoover de heer Van Sluys, die met zijn woorden der Regeering den weg voor de toekomst aangewezen heeft.
En terwijl deze bestuursambtenaar, in Holland vertoevende, deze woorden sprak, werd zijn gewest bereisd door een *outsider*, die in een niet gepubliceerd rapport de woorden van Van Sluys kwam bevestigen.
In de laatste maanden van 1922 vertoefde een der directeuren van de Koninklijke Paketvaartmaatschappij, de heer N. van Zalinge, op zijn reis naar Indië, in het gewest Atjeh. Hij maakte de reis van Koeta Radja naar Medan — en hij heeft allerminst kunnen vermoeden, dat hetgeen hij omtrent zijn reis rapporteerde aan de directie der K. P. M. te Amsterdam, in dit werkje zou worden weergegeven.
Deze Amsterdamsche directie was zoo welwillend het gedeelte van het reisrapport, op Atjeh betrekking hebbende, den schrijver van dit werkje af te staan.

„Ik had," zoo schrijft de heer Van Zalinge, „het genoegen te Sabang te ontmoeten den assistent-resident ter beschikking, den heer Caron, die naar Oelèë Lheue reisde en veel belangrijks van het gewest wist mede te deelen.

„De pacificatie van Atjeh kan als geëindigd worden beschouwd en men is dientengevolge op Atjeh niet minder veilig dan overal elders in Indië. De bevolking legt zich steeds meer en meer op den rijstbouw toe met zulke goede resultaten, dat de invoer van rijst tot een minimum is beperkt. Men is zelfs thans reeds in staat de nog in Atjeh gelegerde troepen (ongeveer 4000 man) te voeden met de rijst, die van de bevolking wordt gekocht. De overal in het land opgerichte gouvernementsscholen worden goed bezocht en dit geeft aanleiding te verwachten, dat hetgeen er bij de Atjehsche bevolking nog aan haat jegens den Hollander zou mogen sluimeren, bij een volgende generatie geheel verdwenen zal zijn.

„Bij onzen tocht door Atjeh bleek bovendien welk een buitengewoon rijken veestapel de bevolking thans bezit, terwijl het den reiziger, die de Atjehtram volgt, mòet opvallen, hoe overal de landen worden bewerkt, ook in die streken waar vroeger door den oorlog alles woest en verlaten was.

„De peper wordt minder aangeplant. De teruggang van dit vroegere uitvoerartikel bij uitnemendheid vindt zijn oorzaak in den belangrijk gedaalden prijs aan den Overwal en op de wereldmarkt. Meer werk wordt nu gemaakt van den aanplant der pinangnoten, waardoor de uit-

voer van dit product gaandeweg vermeerderd."
Van de „malaise" wordt in dit land thans weinig meer gemerkt, hetgeen trouwens blijkt uit den in- en uitvoer, die alleen verminderde door de verdwijning van het rijsttekort, doch wat betreft den uitvoer, omhoog ging. In het zuiden van Atjeh bestaan tal van rubberondernemingen, die alle via Langsar of over nog zuidelijker gelegen havens, in Oost-Sumatra gelegen, afschepen.
De in- en uitvoer van Oelèë Lheue wordt geleidelijk minder, omdat de handel zich heeft verplaatst naar andere havens. De afscheep van pinangnoten en copra van Lhō Seumawè moge over het jaar 1922 geen vermeerdering getoond hebben, in de toekomst zal zij grooter worden daar steeds meer klapper- en penangboomen worden aangeplant.
„De handel gaat zich steeds meer verplaatsen naar Langsar, het centrum van cultuurondernemingen, die zich zoowel naar het Noorden als naar het Westen en het Zuiden uitstrekken. Het aantal ondernemingen is momenteel twintig, waarvan 12 uitsluitend rubber produceeren, 7 oliepalmen en rubber aanplanten en één onderneming cocospalmen cultiveert. Komen de nu nog gedeeltelijk in ontginning zijnde ondernemingen alle tot volle productie, dan wordt Langsar binnenkort een afscheepplaats van beteekenis."
„Vele der ondernemingen werken momenteel met te weinig personeel en men ziet dan ook verscheidene tuinen ongewied, zoodat gras en onkruid welig tusschen de hevea opschiet."
„Andere ondernemingen planten mimosa tus-

schen de boomen, waardoor het wieden onnoodig geworden is, wijl het onkruid verstikt en de mimosa geen kwaad schijnt te doen aan den groei der hevea. Mocht in de practijk blijken, dat de mimosa overal het onkruid tegenhoudt en den groei der boomen niet schaadt dan beteekent dit een enorme besparing en een economisch voorbeeld van beteekenis voor de rubbercultuur"....

Tot zoover het „Reisrapport" van den directeur der Paketvaart.

En tenslotte moge hier volgen hetgeen het lid van den Raad van Nederlandsch Indië, de heer Frijling, die tijdens het verlof van den heer Van Sluys als regeeringscommissaris het bewind in Atjeh heeft gevoerd tot begin 1923, na zijn terugkeer te Batavia omtrent het gewest Atjeh en Onderhoorigheden in het kort heeft gerapporteerd.

Een der correspondenten van het Soerabajasch Handelsblad vertelt er iets van:

> Toen het lid van den Raad van Indië, de heer Frijling, in Atjeh gouverneur Van Sluys verving, heeft hij zijn werk niet opgevat als een sinecure, zoo vertelt hij. De heer Frijling heeft getrokken en gereisd, gesproken met hoog en laag. Het geheele gewest is hij door geweest: zoowel de Westkust als Groot-Atjeh, de Noord- en Oostkust als de Gajolanden werden door hem bezocht. Ja, zelfs ontzag hij zich niet, de verre en lastige reis naar de Gajoloeös te maken, waar de bekende kapitein Kaniess, de vader der Gajoes, die daar reeds 11 jaar zit, tijdens die tournée buitengewoon bevorderd werd.
>
> Door deze werkwijze heeft hij persoonlijke indruk-

ken gekregen, ontstaan door eigen aanschouwing en waarneming; hij heeft kunnen zien met eigen oogen, en daardoor krijgen zijn verklaringen nog meer waarde. Als hij nu verklaart, zonder eenige restrictie te kunnen zeggen, dat hij Atjeh heeft aangetroffen in zéér vooruitgaanden staat; dat over het algemeen rust en orde heerschen, en dat Atjeh ook op economisch gebied — ondanks de malaise, die zich natuurlijk ook hier doet gevoelen, — geen slecht figuur slaat, dan zijn dit nu geen holle frasen, doch inhoudsvolle verklaringen. Onomwonden getuigde hij, dat dit alles logische consequenties waren van de politiek van gouverneur Van Sluys en dat de lijnen van bestuur, zooals ze door dezen waren uitgezet, door hem volkomen juist getrokken werden geacht.
Het spreekt van zelf, dat de heer Frijling de regeering op de hoogte brengen zal van zijn bevindingen. Zoo zal dit verblijf gunstig werken kunnen, want de regeering zal in hem een beter raadsman inzake Atjeh-problemen hebben, wijl hij gevestigde meeningen heeft kunnen opfrisschen en toetsen aan de thans bestaande toestanden. En ter andere zijde zal er dan in den Raad van Indië groote hulp zijn voor Atjeh. Hulp, noodig misschien vooral in deze dagen van bezuiniging, als er gelden noodig zijn voor het onderwijs, de irrigatie — in een landbouwland als Atjeh immer van bijzonderen zorg — en voor de wegenpolitiek.

Tot zoover het oordeel van den heer Frijling over het Atjeh van thans.

* * *

Tot zoover ook de taak van den schrijver om weer te geven wat in den loop van vijftig jaren de Nederlandsche Regeering op staatkundig economisch terrein in het veelbesproken gewest Atjeh en Onderhoorigheden heeft gewrocht. In een ge-

west, dat al te veel zelf als wapen heeft moeten dienen in de handen van hen, die het Nederlandsche koloniale beleid onvoorwaardelijk — en daardoor onjuist — hebben afgekeurd.
En ten slotte: Atjeh onder Zelfbestuur?
Of: Atjeh als „Wingewest?"
De keuze is daarginds al gedaan!
Wat zullen wij, hier in Holland, dan ànders beslissen?

AANLEG VAN DE BANEN VOOR DE ATJEH-TRAM ONDER BESCHERMING VAN DE NED.-IND. KRIJGSMACHT.

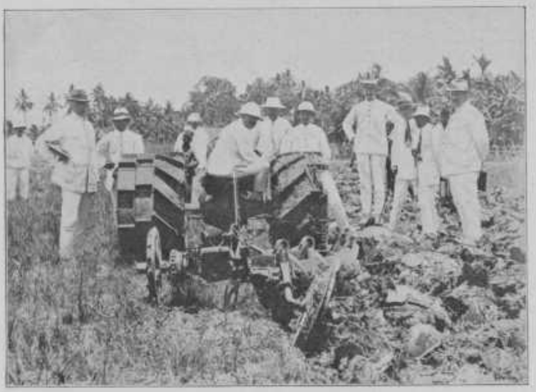
DE ATJEH-TRAM.

In het voorafgaande is reeds herhaaldelijk gewezen op de totstandkoming van een stoomtramweg door het gewest Atjeh en Onderhoorigheden, waarbij tegelijk gelegenheid was de groote moeilijkheden, waarmede men bij den aanleg van de stoomtramlijn te kampen had, nader aan te toonen.
Aan het ontstaan en de ontwikkeling van den Atjeh-tram moge een afzonderlijk hoofdstuk worden gewijd, vooral ook omdat dit middel van verkeer zoo veel heeft bijgedragen tot de pacificatie van het gewest Atjeh en Onderhoorigheden.
Die moeilijkheden, ons door de Atjehsche bevolking bij de totstandkoming van de lijn in den weg gelegd, zullen begrijpelijk zijn voor hen, die de geste van den Atjeher hebben leeren kennen uit hetgeen elders reeds werd vermeld, voornamelijk bij het toepassen van een of anderen maatregel waarbij het belang van land en volk ten nauwste betrokken was.
Die tegenstand van Atjehsche zijde zal evenzeer begrijpelijk zijn voor degenen, die in den aanleg van een stoomtramlijn dwars door het gewest Atjeh en Onderhoorigheden een groot en zeer belangrijke pacificatiemiddel hebben ontdekt.

Want, zooals reeds hierboven opgemerkt, het is ongetwijfeld deze lijn geweest, die in groote mate heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van het gewest, tot de doorvoering van de pacificatie-idee, en tot het scheppen van geregelde toestanden ook op economisch gebied.
Aan de hand van een drietal foto's worde thans een afzonderlijk hoofdstuk gewijd aan dit groote middel tot pacificatie van het gewest, waaraan een kort stukje geschiedenis moge voorafgaan.
Een der bizonderheden van de Atjehtram is wel dat zij, gedurende de bijna vijftig jaren van haar bestaan, heeft geressorteerd onder drie verschillende lichamen. De in Atjeh aanwezige genietroepen brachten haar voor een groot deel tot stand, en het was aanvankelijk dan ook de Genie, die met de exploitatie van het wegennet werd belast. In 1882 werd het beheer overgenomen door het departement van de Burgerlijke Openbare Werken; in 1890 werd het departement van Oorlog wederom met de exploitatie belast, terwijl tenslotte in 1916 de Atjeh-tram een onderdeel is geworden van het departement van Gouvernementsbedrijven.
De oorzaken van die ietwat zonderlinge en voor de juiste exploitatie van dit communicatiemiddel al te veel toegepaste beheerswisseling moge hier onbesproken blijven. Die mutatie heeft in elk geval op de geregelde uitbreiding van het wegennet geen ongunstigen invloed uitgeoefend.
Gelijk in een ander verband reeds eerder in dit boekje werd medegedeeld, kwam op 26 Mei 1874 een Commissie tot stand, die opdracht

had der Regeering te Buitenzorg voorstellen te doen voor het maken van een betere verbinding tusschen de kust en Koeta Radja, waardoor laatstgenoemde plaats gemakkelijker en goedkooper van het noodige kon worden voorzien dan tot dusverre het geval was. Reeds zóó spoedig bracht deze Commissie haar rapport uit, dat 26 Juni van hetzelfde jaar de bouw van een zeehoofd op ijzeren schroefpalen te Oelèë Lheue en van een daarbij aansluitenden spoorweg met stoomtractie naar Koeta Radja door de Regeering werd goedgekeurd. Wel kwam reeds in 1875 het zeehoofd te Oelèë Lheue gereed, doch eerst in 1876 kon, tengevolge van het uitblijven van het noodige materiaal de lijn naar Koeta Radja voor het publiek verkeer worden opengesteld. Deze lijn, die nog geen 5 Kilometer lang was, had een spoorwijdte evenredig aan die van de spoorwegen op Java, n.l. 1.067 Meter. De kosten van aanleg van dit lijntje bedroegen *f* 540.000, waarbij *f* 138.000 voor rollend materieel.
Reeds spoedig daarna werden plannen beraamd tot het doortrekken van de lijn naar Glé Kambing, aan den linkeroever van de Atjeh-rivier. Deze nieuwe lijn zou echter aangelegd moeten worden in overeenstemming met de eischen der Regeering, op een colonneweg, die slechts 6 meter breed was. Teneinde voldoende ruimte over te laten voor het gewone verkeer werd daarom een spoorwijdte van 0.75 meter toegepast, waardoor naast de trambaan een vrije en verharde weg ter breedte van 3.45 meter overbleef. In

verband met deze aanlegplannen werd de spoorwijdte van het baanvak Oelèë Lheue-Koeta Radja eveneens tot 0.75 meter teruggebracht en nadat deze versmalling tot stand was gekomen, werd de lijn vanaf Juni 1884 als tramweg geëxploiteerd. Echter kwam destijds de verlenging tot Glé Kambing niet tot stand, doch werd de lijn toen slechts tot Lambaroe doorgetrokken; in 1883 werd met den aanleg van dit gedeelte begonnen en in 1884 ook dit baanvak voor het publieke verkeer opengesteld.
In 1885 werd de troepenmacht in Groot-Atjeh uit het grootste gedeelte van het tot dusverre bezette gebied teruggetrokken en gelegerd binnen een linie van versterkingen (waaromtrent in de vorige bladzijden uitvoerige bizonderheden werden medegedeeld) met Koeta Radja als kern en loopende van den post Koeta Pohama over Lambaroe naar het blokhuis Sabang. In het belang van de verdediging dezer geconcentreerde stelling werd besloten tot den aanleg van een tramlijn langs de verschillende posten en werd een verbindingslijn tusschen Keutapang Doea en Koeta Radja tot stand gebracht. Nog in 1885 werd deze ruim 16 kilometer lange lijn voor het publieke verkeer opengesteld. In Juni 1886 werd een derde z.g. straallijn in gebruik genomen, nl. van Koeta Radja naar Lam Njong met een zijlijn Tongah naar Peukan Kroeeng Tjoet en naar het hospitaal te Panté Pirah. In October 1889 werd besloten tot de opheffing van een gedeelte tramlijn van Lam Reueng naar Lambaroe, tengevolge van herhaalde beschadi-



Ploegdemonstratie met een Fordsontractor te Peureula.

Werkplaats der Atjeh-tram te Sigli.

ging door vijandelijke benden. Eerst toen aan de vernieling van de verschillende baanvakken een einde was gekomen, ging men over tot het opnieuw openstellen van het opgeheven gedeelte. Onder welke moeilijke omstandigheden hier moest worden gewerkt moge blijken uit het feit, dat nog in 1889 de treinen moesten worden voorafgegaan door een losse inspectielocomotief. teneinde beschadigingen aan de baan tijdig genoeg op te merken. Dat niettemin tengevolge van deze wandaden herhaalde malen deraillementen voorkwamen, waarbij dikwijls veel slachtoffers vielen, valt te begrijpen. Het herstel van de wegen moest steeds geschieden onder dekking van de militaire macht.

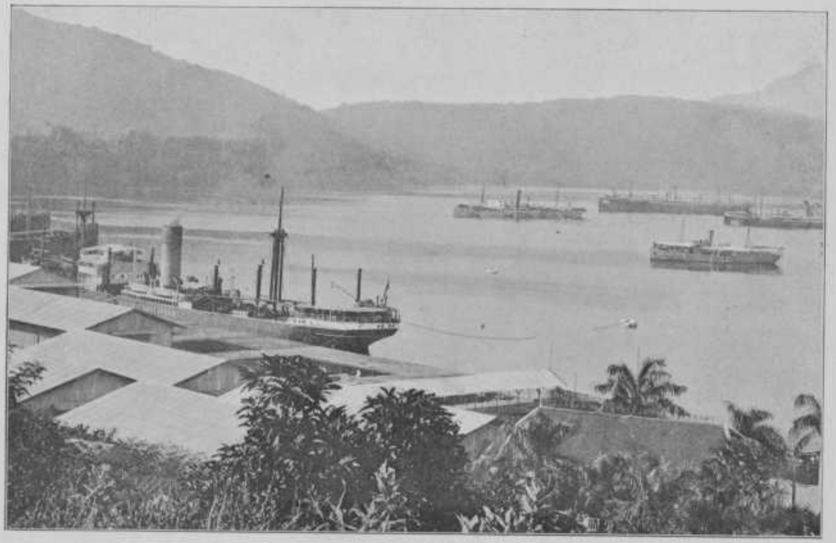
De afval van Teukoe Oemar in 1896 had tengevolge dat buiten de geconcentreerde linie verschillende kampementen werden gevestigd, waarbij al spoedig de wenschelijkheid bleek deze in het tramnet op te nemen. Toen in 1897 de daarvoor vereische verhooging van de Ned. Indische begrooting was goedgekeurd, werd nog in Juni van dat jaar begonnen met den aanleg van een lijn Lambaroe-Glé Kambing tegenover Indrapoeri; 15 November d.a.v. werd deze nieuwe lijn, ongeveer 15 kilometer lang voor het publieke verkeer geopend.

In Januari 1898 werd een begin gemaakt met de verlenging naar Seulimeum, ongeveer 18 kilometer, welk baanvak op 1 November van dat jaar voor het verkeer werd beschikbaar gesteld. Intusschen waren in 1897 de niet meer benoodigde gedeelten van de reeds vroeger aangelegde

lijnen opgebroken, werden voorts enkele nieuwe zijlijnen aangelegd, zoodat in 1901 de lengte van het tramnet in Groot-Atjeh 58 kilometer bedroeg, in verband waarmede het stations-emplacement en de werkplaats te Koeta Radja eveneens belangrijk uitgebreid werden.
Reeds in 1898 had gouverneur Van Heutsz het plan opgevat de tramlijn in Groot-Atjeh door te trekken van Seulimeum over de waterscheiding tusschen de vallei van de Atjeh-rivier en die van de Pidie-rivier. Bij een door de Genie uitgevoerde voorloopige opname bleek dit terrein zeer geaccidenteerd, zoodat de aanleg met groote kosten zou gepaard gaan.
Een verkenning door den daartoe uit Java uitgezonden hoofdingenieur A. E. Wijss gaf als globale raming van de aanlegkosten een bedrag van ruim drie millioen gulden; bovendien zou de exploitatie dezer berglijn niet gedekt kunnen worden door de inkomsten uit het verkeer. Hoe belangrijk deze verbinding tusschen Groot-Atjeh en Pidie ook was uit strategische overwegingen, van den aanleg werd toch afgezien totdat een tramlijn langs de noord- en oostkust van Atjeh zou zijn tot stand gekomen.
Nadat in 1899 de lijn Sigli-Keudé-Breuëh, lengte 18 kilometer, voor het verkeer was geopend, werd door den gouverneur van Atjeh, tijdens zijn verblijf op Java, der Regeering te Buitenzorg aangetoond, dat een tramverbinding langs de Noord- en Oostkust van Sigli tot Temyang zeer gewenscht was, teneinde voldoend moreel en materieel overwicht te bezitten voor de afdoende

pacificatie dezer streken. Ook voor de vooruitgang der bevolking werd van deze tram veel verwacht. Bij de begrooting van 1900 werden dan ook de gelden voor dezen aanleg der lijn Sigli-Lhō Seumawè toegestaan. Omdat opname van het middengedeelte van dit baanvak, gelegen in het landschap Samalanga, door den politieken toestand nog niet mogelijk was, werd de aanleg van Sigli en van Lhō Seumawè uit ondernomen. Het wegslaan van een drietal ijzeren bruggen tengevolge van bandjirs bracht evenzeer stagnatie teweeg in den aanleg, zoodat eerst in April 1904 het geheele nieuwe gedeelte in gebruik kon worden genomen. In 1913 werd aan dit baanvak nog de zijlijn Beureunoen-Lam Meulō (5 K.M.) toegevoegd.
Intusschen waren op de begrooting voor 1901 eveneens gelden toegestaan voor den aanleg der lijn Lhō Seumawè-Idi, nadat een voorstel tot aanleg en exploitatie van een lijn van de Aroebaai naar Lhō Seumawè door de Regeering was afgewezen.
Vanaf dat jaar werd de aanleg van de Atjehtram langzaam maar gestadig voortgezet. De uitbreiding langs de Noord- en Oostkust van Atjeh bracht opnieuw het vraagstuk van de verbinding over de waterscheiding tusschen Groot-Atjeh en Pidie op den voorgrond. Nadat in 1901 de topografische opname dezer lijnen was afgeloopen kwam in 1902 het voorontwerp voor de aansluiting Seulimeum-Keudé-Breuëh gereed. Toen ook de gelden voor den bouw toegestaan waren, werd in 1903 aan beide zijden met den

aanleg begonnen. Bij den aanleg dezer berglijn door de dorre en ongezonde streek werden veel moeilijkheden ondervonden bij den opvoer van materialen en den aanvoer van werklieden; de talrijke bruggen droegen het hare daartoe bij. Op 15 September werd eindelijk een beperkte dienst ingesteld en daarmede de verbinding tusschen de netten in Groot-Atjeh en langs de Noord- en Oostkust van Atjeh tot stand gebracht.
Als gevolg daarvan werd besloten de werkplaatsen te Koeta Radja op te heffen en die te Sigli uit te breiden. Op laatstgenoemde plaats werd daartoe een stelplaats voor locomotieven, voor rijtuigen en wagens en een gieterij gebouwd en tevens de bestaande smederij en draaierij belangrijk uitgebreid; bovendien werden te Sigli magazijnen ingericht.
De verbinding met de Deli Spoor, die haar treinen tot Pangkalan Brandan kon laten doorloopen, was reeds onder Van Heutsz ter sprake gebracht. Eerst in Juli 1910 werden de gelden voor den aanleg Langsa-Kwala Simpang beschikbaar gesteld. welk baanvak in 1912 voor het publiek verkeer werd geopend. Van de verdere verbinding met Pangkalan Brandan volgde in 1914 de opening van het baanvak Koeala Simpang-Soengei Lipoet, terwijl in het einde van 1915 de aanleg tot Besitang, op de grens van Atjeh en Sumatra's Oostkust tot stand kwam, gevolgd, in 1917, door een zijlijn met drie rails van Besitang naar Pangkalan Soesoe aan de Aroebaai. Door het leggen van drie rails werd zoowel een spoorwijdte verkregen van 0.75 als van



De Haven van Sabang. Aan den steiger de „Riouw" der Mij. „Nederland".

1.067 M., deze laatste wijdte evenredig aan die van de Deli Spoorweg. Het materieel van de Delispoor, dat van Pangkalan Brandan komende in Besitang op deze lijn aansloot, kon daardoor eveneens tot Teloktaboehan, aan de Aroebaai, worden gebracht.

In het eind van December 1919 is de *missing link* tusschen Delispoor en Atjehtram tot stand gekomen door de doortrekking van de lijn der Delispoor van Pangkalan Brandan tot Besitang, zoodat thans een rechtstreeksche verbinding bestaat van Tandjong Balei, ter Oostkust van Sumatra, tot Koeta Radja, een afstand van niet minder dan 510 kilometer.

De totale lengte van de Atjehlijn bedraagt 450 K.M. waarbij dan nog enkele zijlijnen voor personen- of goederenvervoer komen; zij loopt in de afdeeling Groot-Atjeh grootendeels langs de Atjehrivier en door een vrij dicht bevolkte streek; de berglijn daarentegen door vrijwel onbebouwde en onbewoonde streken, bestaande uit uitgestrekte alang-alangvelden en zwaar begroeide ravijnen. De in gebruik zijnde locomotieven kunnen een maximumsnelheid van 40 K.M. per uur ontwikkelen; het grootste daardoor te vervoeren treingewicht bedraagt 100 en 120 ton. Werden vroeger als brandstof gebezigd de bekende Ombilinkolen, ter vermijding van de kosten werd later gebruik gemaakt van het bako-bako-hout, waarvan uitgestrekte bosschen in Atjeh aanwezig zijn. Het rollend materieel bestaat voorts uit twee-assige waterwagens, directie-rijtuigen, inspectie-rijtuigen, personenrijtuigen 1e, 2e en 3e

klasse, ziekenrijtuigen, lijkwagens. gesloten en open goederenwagens, veewagens, enz.
Dat de exploitatie van de Atjehtram gedurende de eerste jaren van haar bestaan niet loonend is geweest, behoeft niet te verwonderen, waar het landsverkeer kosteloos geschiedde en bovendien geen achterland aanwezig was, dat kon meewerken tot een regelmatige toename van het vervoer.
Men heeft echter rekening gehouden met het feit, dat de destijds in Atjeh heerschende toestanden de ontwikkeling van handel en verkeer in niet geringe mate hebben tegengehouden, en wanneer men in rekening zou kunnen brengen, hetgeen de Atjehtram heeft bijgedragen tot de pacificatie dezer gewesten, zoowel tijdens de militaire operaties als na het ontstaan van meer geregelde toestanden, dan zou inderdaad het verliessaldo van de exploitatie veilig kunnen worden omgezet in een winstsaldo. Vast staat dat de Atjehtram ten volle heeft beantwoord aan het doel dat men zich bij den aanleg voor oogen gesteld heeft: nl. een afdoende pacificatie der Atjehgebieden.

De gegevens over de Atjehtram werden door den schrijver ontleend aan de Koloniale Verslagen over de betrokken jaren en aan een artikel van de hand van Ir. J. H. Müller in het Indisch Tijdschrift voor Spoor- en Tramwegen. Zij werden aangevuld door enkele mededeelingen van den heer Ir. J. H. Caspers, oud-chef van aanleg der Atjehtram, die eveneens de bij het artikel gevoegde foto's welwillend ter reproductie afstond.

DE PACIFICATIE EN HET PARTICULIER INITIATIEF.

SABANG.

De tot nu toe in dit boekje gevolgde lijn, waarbij in historische volgorde de pacificatie van het gewest Atjeh en Onderhoorigheden werd gevolgd, zal worden verlaten. Om meer dan eene reden achtte de schrijver het gewenscht om voor wat door particuliere maatschappijen en personen in het besproken gewest tot stand werd gebracht een anderen lijn te volgen, waarbij — al zullen uiteraard verschillende data niet mogen ontbreken, — de aandacht meer zal worden gevraagd voor de feiten dan voor de jaartallen.
Aan een algemeen overzicht van hetgeen de Nederlandsche Handel, Nijverheid, Industrie en Cultures hebben bijgedragen tot de pacificatie van Atjeh en Onderhoorigheden, mogen vooraf gaan enkele hoofdstukken, waarin min of meer uitvoerig de voornaamste resultaten van het „particulier initiatief" worden besproken. Zonder ook maar iets tekort te willen doen aan hetgeen andere maatschappijen of instellingen in het belang van het gewest Atjeh en Onderhoorigheden hebben gedaan, meende de schrijver,

dat, na een hoofdstuk over de Atjehtram — als pacificatiemiddel van Regeeringswege, — aan eenige der voornaamste bedrijven een afzonderlijke bespreking moest worden gewijd.

* * *

Wie het voorrecht heeft gehad een reis te kunnen maken naar onze Overzeesche bezittingen (want een *voorrecht* blijft het maken van zulk een tocht, ondanks de letterlijke en figuurlijke *ups and downs* van een zeereis!), zal ongetwijfeld getroffen zijn door den indruk dien de eerste haven van Indië, welke men aandoet, biedt. Overweldigend is de aanblik van het met dichte bosschen beplantte *Poelò Wè*, dat als met breed geopende armen de Sabangbaai omsluit en dan, in sterk-stijgende lijn, zich tot ver boven den zeespiegel verheft. Sabang, — de eerste havenplaats van Nederlandsch Indië....

In een gedenkboek, waarin de economische geschiedenis van Atjeh geboekstaafd wordt, mag een overzicht van hetgeen het particulier initiatief op genoemd eiland tot stand bracht, een eerste plaats innemen.

Een klein stukje geschiedenis vooraf.

De aandacht van het Nederlandsche Indische bestuur werd voor het eerst op P. Wè gevestigd, toen in de zeventiger jaren, na het uitbreken van den oorlog, de noodzakelijkheid werd gevoeld in de nabijheid van Sumatra's Noordkust over een goede haven, geschikt als operatiebasis, kolenstation en evacuatieoord voor zieken en gewonden te beschikken. Een in 1877 inge-

SABANGHAVEN.

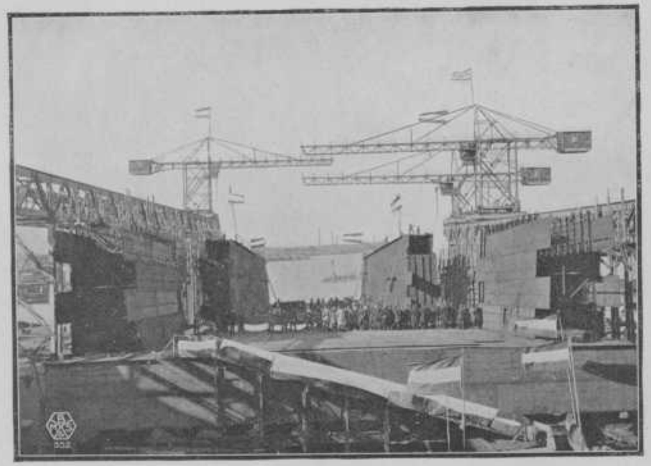
stelde Regeerings-commissie, welke tot het opsporen van een dergelijke haven was ingesteld en uitgezonden, moest echter omtrent P. Wè rapporteeren, dat dit eiland thans als evacuatieoord niet geschikt was. Althans werd in 1884 door het Gouvernement aan de Balohan (Zuid) baai van P. Wè een klein kolendepot gevestigd en werd een oelèëbalang als hoofd van het eiland aangesteld. Een verzoek tot exploitatie van het eiland, tot de Regeering gericht door een combinatie van handelsmenschen, werd toen afgewezen. Na een hydrografische en topografische opname van het eiland, in 1887, bleek echter der Regeering duidelijk, dat de noordelijke baai, de Sabangbaai, door haar natuurlijke gesteldheid, de meest geschikte was voor een eventueele vestiging. De Gouverneur-Generaal liet andermaal een rapport uitbrengen en de conclusies waren van dien aard, dat, naar de meening der Regeering, aan de ontwikkeling van het eiland geen moeilijkheden mochten worden in den weg gelegd.
De bekende Bataviasche firma De Lange & Co., onder bekwame leiding van den heer J. M. H. van Oosterzee, gesteund door de Nederlandsche Handelmaatschappij, vroeg concessie voor het vestigen van een kolenstation, welke haar werd verleend. Naast dien van den heer Van Oosterzee moge hier worden genoemd de naam van den Generaal (toen Majoor) Van Heutsz, die, bijna van den aanvang af, in woord en geschrift de levensvatbaarheid van Sabang en zijn toekomst als kolenstation propageerde [1]). Dat zijn inzicht, al

[1]) Zie zijn: „De onderwerping van Atjeh, 1892".

werd dit dan door de critiek[1]) als „de gril van een groot man" betiteld, juist was, heeft de uitkomst bewezen.
In 1892 ging de firma De Lange & Co een overeenkomst aan voor den aanleg van steigers en loodsen en voor de levering van kolen, in de eerste plaats aan de Gouvernements- en Oorlogsmarine, maar ook aan particulieren en den 11den April 1896, toen de eerste steigers, loodsen en woningen waren voltooid, werd de vrijhaven Sabang voor den algemeenen handel opengesteld.
De exploitatie van de haven ging het volgend jaar (1897) over in handen van de tot dat doel opgerichte Naamlooze Vennootschap „Zeehaven en Kolenstation", welker directie werd gevoerd door de Factory der Nederlandsche Handelmaatschappij. Die exploitatie werd vanaf dat jaar, met den steun van den inmiddels tot gouverneur van Atjeh benoemden Generaal Van Heutsz, krachtig voortgezet.
Toen het aantal schepen, dat te Sabang den kolenvoorraad kwam aanvullen, gestadig toenam, zag de Nederlandsche Handelmaatschappij te rechter tijd in, dat een bank- en handelsinstellng niet het meest geschikte orgaan is om een zooveel omvattend havenbedrijf, met zijn tallooze technische en nautische vraagstukken, naar behooren te leiden en tot ontwikkeling te brengen en werd dus gezocht naar iemand, met zoodanige

---

[1]) Critici o.a. M. van Geuns: „De maildienst van Sabang, de gril van een groot man"; en: H. J. Martijn: „De Penangsche Hollander".



HET TE WATER-LATEN VAN EEN DROOGDOK OP DE WERVEN VAN BURGERHOUT'S MACHINEFABRIEK. HET DOK IS BESTEMD VOOR NED.-INDIË.

gegevens, dat in hem een toekomstig directeur gezien kon worden.
Het is voor den bloei van Sabang beslissend geweest, dat men toen (in 1901), den chef van den buitendienst der Hollandsche Stoomboot Maatschappij, den oud-zee-officier Jhr. G. C. Quarles van Ufford, bereid vond de leiding der Vennootschap op zich te nemen. Noemde men Van Oosterzee en Van Heutsz als de mannen, die den stoot tot de vestiging hebben gegeven; de naam van Jhr. Quarles van Ufford zal aan de geschiedenis van Sabang verbonden blijven als die van den man, die zijn leven gewijd heeft aan het doel, dat hij zich gesteld had van Sabang een Oceaanhaven te maken, en die, toen de voortzetting der exploitatie gevaar liep, tengevolge van den weinigen lust, die de geldschieters betoonden om nog meer kapitaal in de nog niet rendeerende haven te steken, door zijn onverzettelijk geloof in de toekomst van Sabang, de onderneming over het doode punt heeft heengeholpen.
Het jaar 1903 beteekende voor Sabang weer een mijlpaal op den weg naar het succes, daar toen die haven opgenomen werd in den maildienst der Maatschappij Nederland en de eerste mailboot, de *Koning Willem III*, den 29sten September van dat jaar feestelijk de haven werd binnengeloodst in tegenwoordigheid van Gouverneur Van Heutsz. Het was bij deze gelegenheid dat, de eerste administrateur van de Sabanghaven, de heer C. G. Vattier Kraane, werd benoemd tot ridder in de Oranje Nassau Orde, als erkenning voor

de energieke wijze waarop hij in de moeilijke eerste jaren het beheer had gevoerd.
Voor het laden en lossen van kolen, dat tot dusver door koelies (Javanen en Chineezen) werd verricht, werd de haven in 1904-05 uitgerust met vier (later vijf) electrisch gedreven transporteurs, die de manipulaties niet alleen bespoedigden en goedkooper maakten, maar indirect het groote voordeel opleverden, dat de schepen gedurende korteren tijd de steigers bezet hielden, zoodat de aanbouw van steigers en loodsen geen gelijken tred behoefde te houden met de sterk toenemende kolenomzetten.
Het zou teveel plaatsruimte vergen om alle phasen van de gestadige ontwikkeling achtereenvolgens onder het beheer van de administrateurs L. L. F. de Greve, en H. Smit op den voet te volgen en springen wij daarom over tot de jaren 1909-1910, toen een vaste overeenkomst met de Regeering tot stand kwam. Het Gouvernement achtte het gewenscht zich voldoende zeggenschap over de onderneming te verzekeren, om te kunnen voorkomen, dat de voor het internationale verkeer zoo belangrijke Sabanghaven te eeniger tijd in handen van buitenlandsch kapitaal en dus onder vreemde contrôle kon komen.
De Regeering koos daartoe den volgenden weg. Van de aan de Vennootschap toebehoorende terreinen ging een breede strook langs de kust met alle zich daarop bevindende steigers, loodsen, fabriek, electrische centrale, enz. over in eigendom aan het Gouvernement tegen kostprijs,

terwijl de Vennootschap deze activa tegelijkertijd voor een langen termijn in erfpacht kreeg tegen betaling van een jaarlijkschen canon en een aandeel in de winst. Ook uitbreidingen in de haven, mits in het belang van handel en scheepvaart, zouden door het Gouvernement bekostigd en in de erfpacht opgenomen worden.
Door dezen vorm van contract werd verkregen dat de Vennootschap geheel de vrijheid behield om zonder voorafgaande goedkeuring de werken aan te leggen, die zij voor de exploitatie van de haven noodig oordeelde, terwijl anderzijds de Regeering verzekerd is, dat geen onnoodige werken worden uitgevoerd, daar de Vennootschap er zich wel voor zou wachten haar exploitatie-rekening te belasten met in dit geval improductieve lasten (erfpachtscanon).

Het behoeft zeker niet vermeld te worden, dat ook Sabang de nadeelige gevolgen van den wereldoorlog heeft ondervonden, zooals de op een der volgende bladzijden opgenomen omzetten-statistiek duidelijk aantoont. Dat de onderneming desondanks financieel krachtig bleef is te danken aan de in goede jaren verrichte ruime afschrijvingen en het kweeken van flinke reserves, waardoor het bedrijf ook onder minder gunstige omstandigheden winstgevend kon blijven.
Sabang heeft de concurrentie met de naburige, veel oudere kolenstations Colombo en Singapore steeds kunnen volhouden en dat dankt het aan de omstandigheid, dat het, beter dan de genoemde havens, voldoet aan de eischen, die aan

een kolenstation gesteld moeten worden, t.w.: gunstige ligging ten opzichte van het scheepvaartverkeer en van de kolenproduceerende gebieden; toegankelijk zijn bij dag en nacht en bij elke weergesteldheid en goede outillage, waardoor snelle bediening op elk uur is verzekerd.
De ligging van Sabang is de gunstigst denkbare; ten Noorden van Sumatra, aan den ingang van Straat Malakka, ligt het dus aan den verkeersweg van en naar Oost-Azië, zoowel van de schepen, die door het Suezkanaal stoomen als van die welke van de Kaap komen of daarheen gaan.
Ten opzichte van de kolenproduceerende gebieden (Bengalen, Ombilin-velden, Natal, Japan, Australië) is de positie van Sabang zoodanig, dat de kolen tegen lagere of gelijke prijzen als in de andere havens, betrokken kunnen worden.
De Sabangbaai is een schitterende, geheel beschutte natuurlijke haven, die ook des nachts veilig kan worden binnengevaren; het bunkeren geschiedt — ook des nachts — met groote snelheid, daar de maatschappij niet alleen beschikt over de vijf reeds genoemde electrisch gedreven transporteurs, maar bovendien over twee drijvende bunkermachines.
Wat de aanwezigheid van andere inrichtingen betreft, zij hier in 't kort het volgende vermeld: een modern geoutilleerd reparatie-atelier, waar alle mogelijke herstellingen aan schepen, machines, electro- en verbrandingsmotoren, kunnen worden uitgevoerd, terwijl alle scheepsbenoodigdheden in voorraad worden gehouden;

een 3000 tons drijvend dok, benevens eenige sleephellingen voor klein materieel; een 5000 tons sectiedok is in aanbouw bij de Ned. Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam, een ijsfabriek, een bronwaterleiding, een electrisch lichtbedrijf, een hôtel ten dienste van de passagiers, die in Sabang op aansluiting moeten wachten; een steen- en pannenbakkerij, een nieuw gebouwd en naar de laatste eischen des tijds ingericht hospitaal voor Europeanen, zoowel als voor de Inlandsche en Chineesche werkkrachten.
De Atjeh Transport Maatschappij o.m. voor dit doel door de Sabang Maatschappij opgericht, onderhoudt een geregelden dienst met Oelèë-Lheue. De Dordtsche Petroleum Maatschappij bezit in de Sabanghaven drie groote tanks en een kleine voor vloeibare brandstof; de N. V. „Ret-Sabang" exploiteert een fabriek van triplexkisten.

Enkele technische bizonderheden omtrent het hierboven vermelde te Amsterdam in aanbouw zijnd Sabangdok mogen hier volgen.
Het droogdok vertoont uitwendig denzelfden vorm als de gewone koffer- of trogdokken, bestaat uit een bijna altijd onder water blijvend gedeelte, de ponton genaamd en de beide daarop gebouwde luchtkasten.
Het is in de lengterichting in 6 deelen of secties verdeeld, die, over den geheelen omtrek van de doorsnede, onderling zeer solide verbonden zijn, zoodat, wanneer de secties aan elkaar gesloten worden, zij als 't ware een ge-

heel vormen, en zonder verdere versterking over zee gesleept kunnen worden.
Het dok is ten behoeve van eigen onderhoud daardoor onafhankelijk van andere dokgelegenheden, als bijv. Singapore.
Het lichtvermogen van het dok bedraagt 5000 tons, waarbij echter een ruime grootte voor uitwatering is aangenomen.
Bij een totale lengte van 391′-3″, heeft het dok tusschen de wrijfrollen aan den ingang een breedte van 64 Eng. vt. 7½ duim, terwijl schepen met een diepgang van 19 Eng. vt. bij een normale hoogte van de kielblokken van 4 Eng. vt. kunnen worden opgenomen.
Teneinde op alle mogelijkheden voorbereid te zijn, is het dok voorzien van een zoogenaamden drijfvloer, welke er voor zorgt, dat zelfs bij onoordeelkundige behandeling een te groote inzinking van het dok voorkomen wordt.
Op het bovendek van een der zijkasten is een rijdende electrische kraan geplaatst, welke tot het midden van het dok reikt en daar lasten van 5000 K.G. kan heffen.
Op de vier hoeken op de zijkastdekken zijn electrische kaapstanden aangebracht, waardoor het veilig binnenvaren in het dok vergemakkelijkt wordt.
Inwendig geheel, uitwendig voor zoover het 't onder water blijvend gedeelte betreft, wordt het dok beschermd tegen roesten en inwerking van zeewater door een laag bitumineuse stof; alvorens deze aangebracht wordt, worden de stalen wanden en verbanddeelen door middel van een zandstraal geheel schoon geblazen.

Sabangbaai, met een aantal booten der Mij. „Nederland".

Het is het voornemen, het dok in den zomer van 1923 de reis naar Sabang te doen aanvaarden. De bouw van bovenbedoeld droogdok, ondernomen door de Ned. Scheepsbouw-Maatschappij te Amsterdam, was bij het ter perse gaan van dit boekje nog niet zoover gevorderd, dat een fotografische opname mogelijk was. De bekende Machinefabriek en Scheepswerf der N.V. Burgerhout, te Rotterdam, was echter zoo welwillend ter reproductie af te staan een afbeelding van een door haar gebouwd en eveneens voor Indië bestemd droogdok. Dit drijvende droogdok, hetwelk een vermogen bezit om schepen van 8 millioen K.G. gewicht op te heffen (dus bijv. een schip als de „Patria" van de Rotterdamsche Lloyd) heeft een lengte van 156 meter en een breedte van 29 Meter.

Na het bovenstaande zal het duidelijk zijn, dat Sabang, niettegenstaande de scherpe concurrentie van Singapore en Colombo, tot aan het begin van den grooten oorlog steeds in bloei is toegenomen, terwijl aangenomen mag worden, dat, zoodra het wereldverkeer zich geheel hersteld heeft, Sabang meer dan zijn vroegere aandeel in de kolenleverantie zal herkrijgen. Nog even worde vermeld welke invloed de aanleg van de oceaanhaven in Belawan (Deli) op het bedrijf te Sabang heeft gehad. Sabang zag zich de overscheep van de voor Deli bestemde goederen en van de Deli-producten (tabak en rubber) ontgaan, waartegenover echter staat, dat vele vrachtbooten, die vroeger langs

de Westkust van Sumatra voeren, thans via de Oostkust gaan om Belawan aan te doen en daarbij toch ook de op het kruispunt van beide routes gelegen goedkoope Sabanghaven aanloopen ter overscheping van Westkust-lading of voor het bunkeren van kolen.
Summa Summarum kan worden geconcludeerd dat beide havens (Belawan en Sabang) geheel verschillende redenen van bestaan hebben en Sabang van groot belang zal blijven, niet alleen als kolenstation, maar ook voor het overschepen van goederen, het dokken en repareeren van schepen en als haven voor het gewest Atjeh en Onderhoorigheden in toenemende mate tot den bloei van dit gedeelte onzer Overzeesche bezittingen zal bijdragen.

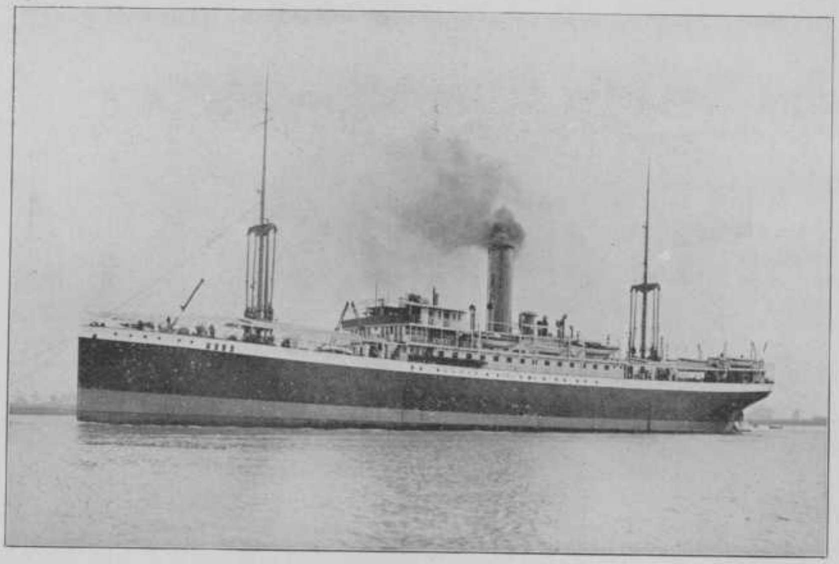
VERKEERS- EN OMZETTEN STATISTIEK VAN DE SABANG-HAVEN, IN DE JAREN 1902 TOT 1921.

Jaren	Aantal koopvaardij schepen	Afgeleverde steenkolen (in tonnen van 1016 K.G.)	Goederen verkeer (in tonnen van 1000 K.G. of 1 M³.)	Uitgekeerd dividend	Gestort kapitaal
1902	181	23.122	—	—	f 2.000.000.—
1903	243	36.459	—	—	- 2.000.000.—
1904	589	76.974	—	6 %	- 2.000.000.—
1905	643	93.901	37.000	6 %	- 2.000.000.—
1906	716	130.242	41.000	6½ %	- 2.000.000.—
1907	784	163.180	52.000	7 %	- 2.500.000.—
1908	805	161.114	61.000	9 %	- 2.500.000.—
1909	842	143.040	60.000	7½ %	- 2.500.000.—
1910	904	173.655	70.000	8 %	- 2.500.000.—
1911	921	194.553	73.000	10 %	- 2.500.000.—
1912	1025	209.222	183.000	11½ %	- 2.500.000.—
1913	1071	213.351	111.000	12½ %	- 2.500.000.—
1914	883	171.622	123.000	10 %	- 2.500.000.—
1915	768	134.334	132.000	10 %	- 2.500.000.—
1916	792	142.480	121.000	13 %	- 2.500.000.—
1917	543	59.461	31.000	13 %	- 2.500.000.—
1918	423	33.583	20.000	15 %	- 2.500.000.—
1919	518	86.553	44.000	25 %	- 2.500.000.—
1920	619	116.620	76.000	36 %	- 2.500.000.—
1921	648	113.179	52.000	20 %	- 3.000.000.—

DE STOOMVAART-MAATSCHAPPIJEN.

De geschiedenis van Atjeh is er om te bewijzen, dat ook — en vooral — de Nederlandsche Stoomvaartmaatschappijen een werkzaam aandeel hebben gehad in de ontwikkeling van het gewest. In het voorafgaande was reeds herhaalde malen gelegenheid de onderscheidene, belangrijke resultaten van het pacificatiewerk op het gebied van het verkeerswezen nader onder de oogen te zien en ook elders is in woord en geschrift aangetoond dat de ontwikkeling van een gewest in Nederlandsch Indië voor een groot deel samenhangt met een geregeld, voortgezet, scheepvaartverkeer. In dit verband mag hier verwezen worden naar *De Indische Gids*, van einde 1922, waarin de Sumatrakenner Dr. Broersma, op uitnemende wijze uiteenzet, hoe vooral de scheepmaartmaatschappijen de ontwikkeling van een eilandenrijk als Nederlandsch Indië kunnen bevorderen.

Dat de Stoomvaartmaatschappij „Nederland" hier een eerste plaats inneemt, bleek reeds uit het geschiedkundig gedeelte van dit werkje, waarin telkens de naam van deze maatschappij in verband werd gebracht met de voortschrijdende ontwikkeling van het gewest. De medewerking die te dezen opzichte de bestuurders



De „Bontekoe", het „jongste" stoomschip van de K. P. M., bestemd voor de kustvaart in Ned.-Indië.
(Gebouwd door J. en K. Smit's Scheepswerven, te Kinderdijk).

van Atjeh hebben mogen ondervinden van de zijde der maatschappijen wordt in de officieele zoowel als in de officieuse verslagen herhaaldelijk naar voren gebracht en, wat de maatschappij „Nederland" betreft, zij zette in 1903 de kroon op 't werk door te bepalen dat vanaf dat jaar de zeehaven „Sabang" als vaste halte zou gelden, waardoor Atjeh van dien datum af in geregelde verbinding was met het Moederland en met het buitenland en anderzijds Sabang alle voordeelen kreeg van een internationale havenplaats.
Sindsdien is Sabang gegroeid en is het groot geworden en dien bloei heeft het voor een niet gering deel te danken aan de telkens terugkeerende passagierschepen uit Holland, die om de veertien dagen een prettige drukte brengen op het mooie Poelò Wè, en aan de binnen nog korteren tijdskring binnenvarende vrachtschepen, die handel en verkeer bevorderen, die van Sabang een belangrijke afscheep- of overscheephaven hebben gemaakt.
Heeft de Stoomvaartmaatschappij „Nederland" *direct* aan den bloei van het noordelijk deel van Sumatra meegewerkt door Sabang te bestemmen als vaste havenplaats, *indirect* bevorderde de Rotterdamsche Lloyd dien bloei door Padang aan de Westkust van Sumatra, als laad- en loshaven te kiezen. De berichten van den laatsten tijd wijzen er op, dat deze maatschappij binnen afzienbaren tijd Padang niet meer zal „aandoen" en, evenals de „Nederland", Belawan als Sumatrahaven zal bestemmen. Het is te begrijpen, dat de Padangsche bevolking en de Padang-

sche Handelsvereenigingen, met den resident van de Westkust aan 't hoofd, den Rotterdamschen Lloyd hebben verzocht van zijn voornemen af te zien. In hoeverre die stemmen gehoor zullen ontvangen is thans niet vast te stellen, evenmin of de door den Lloyd ten opzichte van Padang genomen maatregel van blijvenden aard zal zijn en tot alle schepen dier maatschappij zal worden uitgebreid. Emmahaven neemt in de rij der gouvernementshavens in Nederlandsch Indie nog steeds een belangrijke plaats in. De ruime kolenmagazijnen van Boekit-Poetoes; de electrische bunkerkranen, de transporteur „Ombilin" zouden voor een deel tot werkeloosheid zijn gedoemd.... Padang, dat dank zij den Rotterdamschen Lloyd, de voornaamste havenplaats ter Westkust van Sumatra is geworden, wenscht die positie te handhaven! En al heeft de Rotterdamsche Lloyd ongetwijfeld dringende redenen gehad om Belawan te verkiezen boven Padang en al zal de maatschappij inderdaad tot dezen stap gedwongen zijn, — toch valt het te begrijpen dat van de zijde der Padangsche bevolking alles in het werk wordt gesteld om den Lloyd te behouden.

Aan de waardeering voor het pacificatiewerk van de overige Stoomvaartmaatschappijen wordt niets tekort gedaan. wanneer in dit verband een ruimere plaats besteed wordt aan de Koninklijke Paketvaartmaatschappij.

In het reeds eerder genoemde artikel van Dr. Broersma wordt gewezen op het feit, dat deze maatschappij, die de ontwikkeling van alle buitengewesten in Nederlandsch Indië aangemoedigd

heeft door middel van de bevordering van den maatschappelijken ruil, zoo dikwijls lijnen heeft „aangelegd" zonder daartoe verplicht te zijn geweest en . . . . zonder eenige winst te behalen. De K. P. M., de scheepvaartmaatschappij, die in Indië het grootst aantal lijnen bedient, heeft in Ned. Indië niet minder dan 112 schepen „in de vaart", passagierschepen, vrachtschepen, lichters, hekwielstoomers en sleep- en berging-vaartuigen, die tezamen vormen een dertigtal „lijnen" (contractueele en niet-contractueele diensten), waarvan de eerste deze route volgt: Batavia—Sumatra—Westkust—Padang—Atjeh—Penang; lijn 3 volgt de westroute: Java—Padang—Atjeh en de Oostroute: Batavia—Penang—Atjeh; een lijn onderhoudt de vaart tusschen Penang en Atjeh afzonderlijk, terwijl een andere een wekelijkschen dienst onderhoudt van Penang naar Balawan en Langsa; voorts een lijn, die een geregelde verbinding vormt tusschen de voornaamste havenplaatsen van Ned. Indië en van de Straits met het in de onmiddellijke nabijheid der Atjehsche grens gelegen Pangkalan Brandan, terwijl de verdere diensten een geregelde vaart onderhouden tusschen de overige kustplaatsen van Ned. Indië. Ondanks de moeilijke tijdsomstandigheden, waarmede natuurlijk ook de Koninklijke Paketvaartmaatschappij te kampen heeft gehad, werden onlangs drie schepen in aanbouw genomen, n.l. de Plancius, 5600 ton; de Swartenhondt en de Bontekoe, elk 4600 ton groot. In het begin van 1923 is de Swartenhondt met goed gevolg van stapel geloopen en werd dadelijk

de kiel gelegd voor een nieuw stoomschip van de maatschappij. In de Atjehsche havenplaatsen Lhō Seumawè, Sigli, Oelèë Lheue, Tjalang, Meulaboh, Tapa-Toean, Sinabang, Singkel, Langsa, Sabang, Idi, welke geregeld door de schepen van de Paketvaart worden aangedaan, heeft de maatschappij kantoren of Agentschappen gevestigd. Slechts een, vrijwel onbeteekende lijn, moest grootdeels door de malaise, door de Paketvaart worden opgeheven, n.l. de lijn van Pakan Baroe naar Singapore, die echter weer zal worden hersteld zoodra het handelsverkeer tusschen beide plaatsen levendiger wordt.
Heeft de Koninklijke Paketvaartmaatschappij ook ten opzichte van de overige gebiedsdeelen in Nederlandsch Indië er veel toe bijgedragen de buitengewesten uit hun isolement op te heffen, ten aanzien van het gewest Atjeh en Onderhoorigheden — het voor de Paketvaart niet bepaald de grootste winsten afwerpend terrein! — kan, mede op grond van hetgeen de Regeering in de Koloniale Verslagen als hare overtuiging heeft uitgesproken, zonder overdrijving worden geconstateerd dat, de pacificatie van Atjeh en Onderhoorigheden in niet geringe mate door de instelling der onderscheidene diensten op de kustplaatsen is bevorderd.

Tenslotte moge in het hoofstuk over de Stoomvaartmaatschappijen worden genoemd de Ocean Steamship Company Ltd., de z.g.n. „Blue Funnel Line", die welhaast vijftig jaren een onafgebroken stoomvaartdienst vanaf de Oostkust van

Sumatra met het Moederland heeft onderhouden, en de eerste stoomvaartmaatschappij geweest is, die een min of meer geregelde dienst in het leven riep, hoofdzaak voor het vervoer van tabak uit Deli, daarnaast ook voor het transport van andere producten uit Atjeh en van de Oostkust van Sumatra. Toen in 1869 de Deli-Maatschappij werd opgericht en de aanplant van tabak op groote schaal werd ter hand genomen, ging de toenmalige vertegenwoordiger der Deli Maatschappij een overeenkomst aan met de Ocean Steamship Coy, om het vervoer der tabak naar de Europeesche markt op zich te nemen voor welk doel deze Stoomvaartmaatschappij een speciaal voor tabaksvervoer ingericht stoomschip liet bouwen, welk schip tevens ruimte bood voor een beperkt aantal kajuitpassagiers. Sinds Belawan ook voor schepen van grooter charter toegankelijk is wordt deze haven geregeld door de „blauwpijpers" aangedaan.

DE PETROLEUM-ONTGINNING.

Een der eerste industrieën, die zich in het nog ongepacificeerde Atjeh vestigden, was de, toen juist ontluikende, petroleumnijverheid.

Reeds in 1890 had, even ten zuiden van de grens van het gewest, in het Langkatsche, de Bataafsche Petroleum Maatschappij haar etablissement Pangkalan Brandan gesticht. Een vestiging, aan de wegens het diepe water zoo oneindig veel gunstiger gelegen Aroëbaai, was, niet slechts wegens de afwezigheid van het Nederlandsch, maar practisch gesproken ook van alle Inlandsche gezag, onmogelijk. De Atjehsche kuststrook verkeerde in een toestand van volslagen anarchie; de onderlinge veeten der hoofden hadden in die jaren het bendenwezen bevorderd; herhaaldelijk werd dan ook in die eerste jaren de jonge vestiging door aanvallen van stroopende benden opgeschrikt.

Slechts weinige jaren later begon de Holland Perlak Maatschappij haar werkzaamheden op eigenlijk Atjehsch gebied, in Peureula, waar sedert eeuwen een Indische markt bestond, waar de uit een viertal gegraven putten gewonnen petroleum aan den man werd gebracht. Van hier was de aardolie afkomstig, die in de 18de eeuw

Pijpleiding voor Petroleum-ontginning der Bataafsche Petroleum-Maatschappij in Perlak (Atjeh).

de Oost Indische Compagnie nu en dan van den Sultan van Atjeh betrok, en die in patria als medicament zeer hoog geschat werd.
Er bestaat omtrent de beteekenis van de petroleum-industrie in Atjeh een veel verspreide legende: nl. dat de militaire excursies vaak slechts moesten dienen om dekking te verleenen aan de nieuw gevestigde ondernemingen. In werkelijkheid is de toestand echter juist andersom: de petroleum-ontginningen zijn mede een der voornaamste factoren geweest tot de pacifactie van dit deel der kuststreek.
De reden van dit feit is eenvoudig: Tot dusver had de Atjeher den Hollander nooit anders leeren kennen dan als militair; op de ondernemingen leerde hij echter een andere vorm van aanraking met den vreemdeling kennen; hier vond de Atjeher een gelegenheid tot werken en tot een ruime verdienste; hier was, in de cijns, voor de hoofden en grooten een bron van inkomen, grooter dan zij ooit uit de zwaarste belasting hunner onderdanen hadden geput.
Weldra was dan ook de omringende bevolking met de onderneming verzoend, waartoe ook de tact en de talenkennis van den toenmaligen administrateur, Allein, veel bijdroeg. Na korten tijd werkte hij met 60% Atjehsche, vrijwillige, werkkrachten: vele van de latere employé's van de Atjehtram hebben op de Perlak onderneming hun eerste scholing gekregen.
Had men in de eerste jaren nog een paar malen den overval van een paar vreemde benden uit het gebergte te doorstaan, spoedig werd de goede

roep van de onderneming zelfs bij de „kwaadwilligen" zoo bekend, dat het voorgekomen is, dat bij een strooptocht wel alle rijst uit de Inlandsche en Chineesche nederzetting werd weggehaald, maar de volle rijstschuren der onderneming, waarover de benden de rivier waren gepasseerd, ongemoeid werden gelaten.
Dit verklaart ook, waarom de opeenvolgende gouverneurs van Atjeh en Onderhoorigheden, uit een militair oogpunt, de petroleumondernemingen steeds hebben begunstigd en, in afwijking met de gewoonte, een enkele maal een geoloog of ander beambte werd toegestaan, een excursie naar het binnenland te vergezellen op onderzoek naar oliesporen; de vestiging van den olieman, zoo wisten de militairen, beteekent .... de vrede!
Dank zij die medewerking van Overheidswege heeft de petroleumontginning in Atjeh langzamerhand een belangrijke uitbreiding ondergaan. De Zuid Perlak Maatschappij deed eenige jaren geleden haar bedrijven over aan de Bataafsche petroleum maatschappij, welke laatste reeds andere Perlakterreinen exploiteerde. Daar, in het binnenland is gaandeweg een oliestad, Rantau Pandjang, ontstaan. De olie wordt daar gewonnen en middels een kilometerslange buisleiding naar Pangkalan Brandan, de industriestad der Langkatterreinen, verpompt. Deze oliestad Rantau Pandjang heeft een schitterend geoutilleerd bedrijf en is omgeven door oliebronnen. Naast een aantal Europeesche werkkrachten vinden in het bedrijf der Bataafsche een zeer groot aantal Inlandsche en Chineesche arbeiders een ruim bestaan.

Pompstation van de B. P.M. in Perlak (Atjeh).

Blijkens de officieele gegevens verpompte de Bataafsche in December 1922 uit het landschap Peureula 121197 ton ruwe olie, terwijl in dezelfde maand 598 ton ruwe olie werd verpompt van het olieveld te Aloer Mas naar Rantau Pandjang. Deze exploitatiecijfers toonen over de laatste jaren een gestadige vermeerdering aan.

DE HOUTAANKAP OP SIMALOER.

(SIMEULOEË).

Het particulier initiatief bij den pacificatiearbeid in het gewest Atjeh en Onderhoorigheden heeft zich ook uitgestrekt tot het noordelijkste van de reeks groote eilanden aan den Westkust van Sumatra, tot het eiland *Simaloer*, (Simeuloeë) dat een lengte heeft van ongeveer 100 kilometer bij een breedte, varieerend tusschen 10 en 25 kilometer. Een zich overal sterk vertakkende, steile bergrug doorsnijdt het eiland over de geheele lengte, terwijl talrijke beekjes en riviertjes hun waterloop vinden in de nauwe, schier onbereikbare dalen, waardoor het overvloedige regenwater zeewaarts wordt afgevoerd.

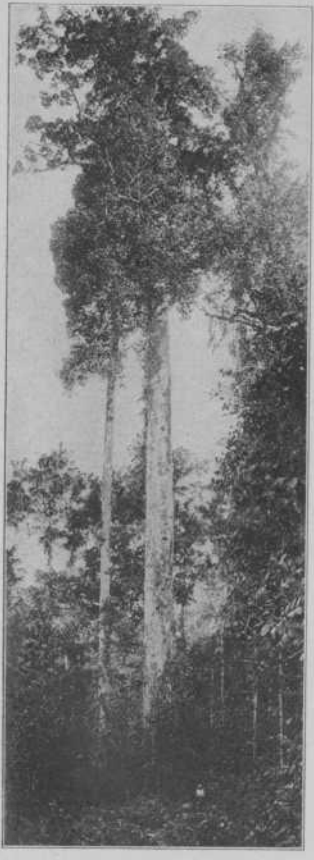
Een trits van ruime, voor groote zeestoomers toegankelijke en tegen elken wind beschutte baaien bevindt zich aan de oostzijde van het eiland; de zuidelijkste dier baaien, die van Sinabang, heeft haar naam gegeven aan de nederzetting in de onmiddellijke nabijheid der baai.

Het is thans de Naamlooze Vennootschap „Vereenigde Javasche Houthandel-Maatschappijen," die haar bedrijf op Java heeft „uitgezet" tot dit gedeelte van Atjeh, waar het, in Nederland en

HOUTAANKAP OP SIMALOER. (SLEEPMACHINE).

daarbuiten steeds meer bekend wordende, rassakhout groeit. Een foto geeft een duidelijk beeld van de geweldige hoogte, die de rassakboom op Simaloer kan bereiken. De boom behoort tot de familie der Dipterocarpaceae, geslacht Shorea, en vormt een afzonderlijke varieteit, waaraan de botanische wetenschap ter onderscheiding den naam „Simaloerensis" heeft toegevoegd. De kwaliteit van het uit dezen boom verkregen timmerhout onderscheidt zich in vele opzichten van andere soorten zoowel in hardheid en vastheid als in andere mechanische eigenschappen. Het rassakhout behoort tot de zwaarste houtsoorten, is, versch-gezaagd, lichtbruin van kleur; wordt allengs veel donkerder en heeft een gewicht van ongeveer 1000 Kilogram per M^3. Een rapport van het Technisch Laboratorium der Vereenigde Indische Bosch-Exploitatie Maatschappijen te Semarang concludeert over het op Simaloer groeiende rassakhout, dat „men hier te doen heeft met een zeer bizondere houtsoort, welke in verschillende eigenschappen, als weerstand tegen druk, buiging, indrukking enz. het eikenhout verre overtreffend."
Men vindt den rassakboom op Simaloer tegen de hooge bergruggen van het eiland. De stam, met een diameter van 2 à 3 meter en aan den voet voorzien van zware wortellijsten, is vrijwel rond en bereikt een hoogte van veertig meter vóór de eerste vertakking. De zware, soms 10 meter hooge wortellijsten, de groeiplaats, vrijwel uitsluitend op uiterst moeilijk begaanbare terreinen en het groote gewicht der stammen

leveren, de onherbergzaamheid van het eiland mede in aanmerking genomen groote moeilijkheden op bij den aankap, zoowel als bij het transport en bij de bewerking.
De genoemde Naamlooze Vennootschap heeft echter met den aankap en met de winning van het product een tiental jaren terug een aanvang gemaakt en langzamerhand haar bedrijf bij Sinabang geconcentreerd.
De eerste poging tot exploitatie. waarbij uitsluitend gewerkt werd met de inheemsche bevolking, leverde teleurstellende resultaten op. De bizondere omstandigheden waaronder gewerkt moest worden, t.w. het moeilijke terrein, de eigenaardige begroeiingstoestand, de zware afmetingen der boomen en tenslotte een bevolking die niet tot werken geneigd bleek, deed de Naamlooze Vennootschap besluiten een zoo ver mogelijk doorgevoerde machinale exploitatie in te voeren, waarbij, naast de verwerking van het ruwe product in een zagerij, ook het boschbedrijf, nl. de uitsleep en het transport der stammen door middel van machines zou geschieden, een systeem, dat in Amerika reeds gedurende een twintigtal jaren wordt toegepast. Waar echter nergens ter wereld een combinatie van zwaar hout met een moeilijk terrein als op Simaloer gevonden wordt, stelde ook de toepassing der Amerikaansche werkwijze de producente voor vele vraagstukken, die hun oplossing vonden in een geregeld experimenteeren, waaruit tenslotte een vrijwel volkomen eigen systeem van boschexploitatie tot stand is gekomen.



De Rassakboom op Simaloer.
(Aan den voet een Inlander van normale grootte).

Het ligt niet op onzen weg een uitvoerige beschrijving van het houtbedrijf op Simaloer hier weer te geven. Hiervoor moge worden verwezen naar een onlangs door de genoemde Naamlooze Vennootschap, die hare directie-kantoren te Amsterdam heeft, uitgegeven werkje over haar bedrijf op het Atjehsche eiland.
Toch meenen wij, dat enkele gegevens, waaruit blijkt, dat ook op dit gedeelte van het gewest Atjeh de economische cultuur tot haar recht begint te komen, niet achterwege moge blijven. Uitgaande van het industrie-centrum Sinabang, waar, gelijk reeds gezegd, de zagerij en de stapelplaatsen van het bedrijf gevestigd zijn, werd door de maatschappij een spoorlijn, de z.g. „stamlijn" gebouwd, die het eiland in zijn breedte doorsnijdt om vervolgens langs de westzijde de kust te volgen. Van deze stamlijn takken af verschillende zijlijnen en van deze verder secundaire zijsporen, teneinde den ijzeren weg zoo dicht mogelijk nabij den houtopstand te brengen. De begroeiingstoestand bracht echter mede, dat deze spoorlijnen toch nog tot op een afstand van 600 à 1000 meter van den houtopstand verwijderd moesten blijven, daarvan gescheiden door een zeer geaccidenteerd terrein met een buitengewoon dichten ondergroei.
Om een overzicht te krijgen van de topografische gesteldheid van het te bewerken complex wordt als eersten maatregel voor den afvoer van het product naar het begin van den spoorlijn de ondergroei weggekapt; daarna worden de boomen gekapt en de stammen volgens vaste regels in

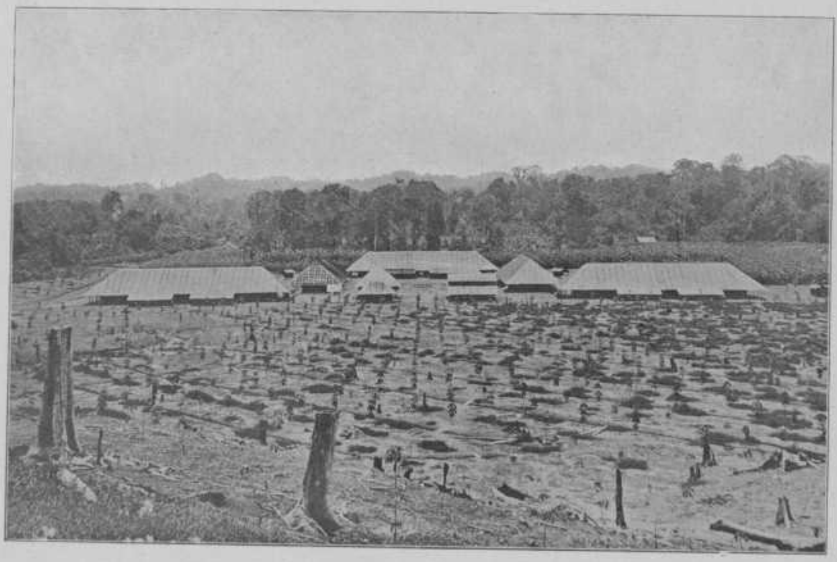
mooten gezaagd en „uitgesleept" door middel van een bij den spoorlijn opgestelde sleepmachine. Voor de spoorwegen werd een spoorwijdte van 1.43^5 meter vastgesteld, welke wijdte ten deele wordt verklaard door de bizondere zware lasten welke vervoerd moeten worden zoowel bij de belasting met zware stammen als bij het vervoer van de sleepmachines door den trein. Het materiaal van den spoorweg bestaat uit „logging-trucks" waarop de stammen vervoerd worden. Zij bestaan uit vervoerseenheden, die, in verband met de varieerende lengte der te vervoeren stammen (5 tot 20 meter), als een harmonica tot elke lengte kunnen worden uitgerekt. Momenteel zijn in gebruik vier 15-tons en een 40-tons locomotief, welke vier-assig zijn in verband met de voor normaal spoor zeer scherpe bochten, steile hellingen en een uiteraard primitief aangelegde baan. De gekapte boomen worden dan naar de opslagplaats vervoerd waar een kabelbaan gespannen is tusschen een tweetal aanwezige heuvels van 20 à 30 meter hoogte. Deze kabelbaan, eene van permanenten aard, bestaat uit twee zware kabels, waarop een loopkat, die op zich zelf vier ton weegt, en diensten verricht bij het afladen en weder laden van de trucks. Van deze opslagplaats gaan de stammen naar de zagerij, waar electrisch gedreven machines gereed staan hun taak te vervullen; het zaagsel wordt gebruikt als brandstof voor de ketels.
Het tot zoover afgewerkte product gaat eindelijk ter droging op stapels, om tenslotte naar de kade te worden vervoerd, op de zolderschuiten

te worden gelaten, waaruit de lading door de zeestoomers in de baai wordt overgenomen.

Tot zoover de bizonderheden het bedrijf betreffende.
Naast de inrichting van dit bedrijf vereischte de nederzetting den bouw van woningen, loodsen, enz. voor de huisvesting van de Europeesche employé's en van een groot aantal Inlandsche werkkrachten.
Was eenerzijds de weinige geneigdheid van de bewoners van het eiland reeds aanleiding voor de maatschappij om zooveel mogelijk machinale krachten in dienst te stellen, anderzijds was die geneigdheid aanvankelijk zoo gering, dat men moest overgaan tot het importeeren van Javaansche koelies. Ruim 1000 man werd van Java naar Simaloer overgebracht, waardoor de bouw van vele loodsen, keukens, woningen enz. voor hunne huisvesting en verzorging mogelijk werd. Niettegenstaande zorg was gedragen voor goede en gezonde woningen en er een voorloopige waterleiding was aangelegd had de maatschappij, naast de exploitatiemoeilijkheden, te kampen met den hoogst ongunstigen gezondheidstoestand welke onder de bewoners van het eiland heerschte. Ter verbetering van dien toestaad werden uitgebreide assainneeringswerken door de maatschappij ingevoerd. Zoo werd het lager terrein aan de baai door aanvoer van den met een evacateur uitgegraven grond opgehoogd; een nieuwe waterleiding met prise d'eau werd aangelegd; het geheele emplacement geëgaliseerd

en voorzien van ruime rioleering, terwijl voor den afvoer van het regenwater langs alle wegen cementen goten werden aangebracht.
Zooals te begrijpen is eischte vooral de aanleg van de waterleiding omvangrijke werken en groote kosten. Teneinde de bevolking over zuiver drinkwater te kunnen doen beschikken was het noodig op zeer grooten afstand van het woonetablissement, waardoor verontreiniging door den mensch als praktisch uitgesloten te beschouwen was, een voldoende hoeveelheid regenwater op te vangen.
Tusschen twee uitloopers van het gebergte werd daartoe een dam uitgegraven en opgeworpen waardoor een waterreservoir van 3½ Hectare oppervlakte kon verkregen worden. Het water uit deze prise d'eau is, na gefilterd te zijn, na een nauwkeurig onderzoek van uitnemende qualiteit bevonden en het heeft in hooge mate bijgedragen tot de verbetering van den gezondheidstoestand onder de bewoners. Nadat alle woningen, zoowel van de Europeanen als van de Inlanders aan de waterleiding waren aangesloten, verdween de voordien frequent voorkomende dysentrie geheel.
Tenslotte behoort tot de onderneming een hospitaal, een hôtel, een ijsfabriek, een societeitsgebouw en een bioscoop, terwijl zoowel werk- als woonetablissement geheel electrisch zijn verlicht.

Ziedaar enkele gegevens omtrent de houtcultuur op Simaloer. De N. V. Vereenigde Javasche



Pondok-complex van een onderneming der H. V. A. in Atjeh. Jonge aanplant.

Houthandelmaatschappijen kan thans met groote voldoening op haar werk, dat onder zulke moeilijke omstandigheden moest worden verricht, terugzien. Bij een steeds uitgebreider toepassing van het rassakhout voor brugdekken, sluiswerken, scheepskielen, kegelbanen, enz. voltrekt zich gaandeweg de economiseering van een eiland als Simaloer, voorheen een gebied waar de inheemsche bewoners als „ratten" stierven, door het absolute gemis van elken, voor het leven, de gezondheid en de ontwikkeling van een land en een volk dwingend noodzakelijken maatregel van hygiene en volksgezondheid.

RUBBERAANPLANT OP ATJEH'S OOSTKUST.

Tot de Nederlandsche Cultuurmaatschappijen, die in mindere of meerdere mate hebben bijgedragen tot de verwezenlijking van de pacificatie-idee in het gewest Atjeh en Onderhoorigheden, behoort de Handelsvereeniging „Amsterdam", de groote, bekende maatschappij, die reeds sinds een aantal jaren „cultuurrecht" heeft verworven in het aan Atjeh grenzende gewest Oostkust van Sumatra, waar de „Hávéà" een groot aantal ondernemingen beheert en een naar verhouding evengroot gedeelte van Sumatra in cultuur heeft gebracht. In 1917 heeft deze maatschappij de eerste schrede gezet op het cultuurterrein van Atjeh, door aan de Zuidelijke grens, in de onmiddelijke nabijheid dus van de Oostkust, een aantal Hectaren woesten grond te ontginnen, voor het grootste deel boschgronden, voor den rubberaanplant. Het aanvankelijk succes met die eerste pogingen bracht de Handelsvereeniging Amsterdam er toe het te cultiveeren terrein in Atjeh uit te breiden. De onderneming Boeloe Belang Ara, meer noordelijk gelegen, in de nabijheid van Lhō Seumawè, werd gesticht, nadat ook te dier plaatse een kostbare en moeilijke ontginning van de heu-

Assistentenwoningen en Passanggrahan Boeloe Belang Ara (Oostkust van Atjeh)
Onderneming der H.V.A. (Zie Blz. 172-175).

vel- en boschterreinen had plaats gevonden. Het is ongetwijfeid in hooge mate te betreuren, dat de Handelsvereeniging „Amsterdam" korten tijd geleden een besluit heeft moeten nemen, waardoor niet alleen elke gedachte aan uitbreiding van de cultures in Atjeh door die maatschappij moet worden uitgeschakeld, doch dat zelfs tengevolge heeft gehad de sluiting der zooeven genoemde onderneming Boeloe Belang Ara. Dat wil zeggen: de tendeele reeds ontgonnen en beplante terreinen moesten weer aan hun lot worden overgelaten.
Een besluit, dat voor de betrokken maatschappij een financieel échec beteekende en waardoor tegelijk het gewest Atjeh en Onderhoorigheden, en voornamelijk de bij deze cultuur betrokken „binnenlanden" een groot *moreel* verlies werd toegebracht.
Wij weten, dat het besluit in verband is te brengen met de absolute arbeidsonzekerheid in de buitenbezittingen, die zou worden geschapen door de uitvoering der uitgesproken bedoeling der Regeering, om binnen afzienbaren tijd, althans met ingang van 1 Januari 1926 op de reëngagementscontracten, over te gaan tot het afschaffen van de Poenale Sanctie op de werkovereenkomsten,
Het sluiten van Boeloe Belang Ara is te betreuren. Niet in de eerste plaats omdat daarmede voor de maatschappij een verlies van *f* 800.000.— gemoeid is.
Maar *hierom:* omdat met dien maatregel een stuk Atjeh, dat binnen afzienbaren tijd een

produceerend gebied had kunnen zijn, tot zijn oorspronkelijken staat van chaos en woestenij zal zijn teruggekeerd. Door de ontginning van Boeloe Belang Ara was dit gedeelte van Atjeh op weg een welvarend gebied te worden.
De maatschappij deed er pondoks bouwen, Europeesche woningen voor hare administrateurs en assistenten; een hospitaal....
Gouverneur Westenenk, van Oost Sumatra, heeft onlangs in een conferentie van Hoofden van bestuur in de Buitengewesten gepleit vóór het behoud van de Poenale Sanctie als factor voor de ontwikkeling der Buitenbezittingen, zoowel als voor orde en regelmaat en betere hygiënische toestanden onder de koeliebevolking en zonder uitzondering hebben alle hoofden van het gewestelijk bestuur hunne instemming met het betoog van den Heer Westenenk betuigd.
In antwoord op de beschouwing van dezen bestuursambtenaar heeft Mr. Fock toen geantwoord dat de Indische Regeering met haar advies ernstig rekening zal houden met het door de hoofden van het gewestelijk bestuur unaniem uitgesproken oordeel.

De Nederlandsche Regeering heeft ongetwijfeld dit advies reeds ontvangen.
Het was een „officieel" advies.
Een advies „uit eigen boezem"!....
Daarnaast moge het bovenstaande feit een bescheiden plaatsje innemen .... in het belang van Atjeh en Onderhoorigheden.
En de Handelsvereeniging „Amsterdam" zij ten-

ALOER-DJAMBOE.

AANPLANT IN ATJEH VAN DE H.V.A. GEZICHT OP ZANDBEDDEN EN VOORLOOPIG EMPLACEMENT.

slotte verwezen naar een uitspraak van het *Soerabaiasche Handelsblad* en van de *Java Bode* van onlangs, die, naar aanleiding van het aanblijven van den heer De Graaff als Minister van Koloniën, beide tot de conclusie kwamen: dat „van dezen bewindsman geen onbezonnen daden behoefden te worden gevreesd ten opzichte van de cultures in Nederlandsch Indië"....

DE STEUNPILAREN DER PACIFICATIE.

Na enkele afzonderlijke hoofdstukken te hebben gewijd aan de groot-bedrijven in het gewest Atjeh en Onderhoorigheden, aan de instellingen, die de pacificatie mede hielpen tot stand brengen, moge thans een plaats worden ingeruimd aan den handel in den meest uitgebreiden zin des woords, aan de maatschappijen, die de tot stand gekomen pacificatie hebben te steunen en op te voeren tot die hoogte, die de overige gebiedsdeelen van Nederlandsch Indië reeds hebben bereikt.

Of dit mogelijk zal zijn?

Van meer dan eene zijde werd het onomwonden erkend, dat de verwachtingen omtrent Atjeh voor de naaste toekomst althans niet te hoog gespannen mogen zijn. Maar wat de jongste rapporten van tot oordeelen alleszins bevoegden als om strijd hebben verzekerd, is, dat het gewest Atjeh en Onderhoorigheden voor den Nederlandschen Handel, de Nederlandsche Nijverheid en Industrie in elk geval een toekomst biedt. En in die toekomst, — niet in hetgeen achter ligt —, zullen ook de steunpilaren der pacificatie hebben te blikken.

Te dien einde zal in de toekomst vooral de Europeesche en de Inlandsche pers de vinger-

wijzing naar hetgeen vooruit ligt, hebben te volgen. Wat de eerste, de Europeesche, betreft, kan worden gewezen op het feit dat de te Medan gevestigde Deli Courant in 1900 te Koeta-Radja een filiaal opende en onmiddellijk daarna oprichtte „het Nieuwsblad voor Atjeh en Onderhoorigheden," een thans tweemaal per week verschijnend periodiek met een respectabele oplaag.
In 1900 werd het bedrijf van het Nieuwsblad in een klein gebouwtje aan den Penajoengsingel te Koeta Radaja geopend. Als eerste industrieel bedrijf in Atjeh van dien aard ondervond de Atjeh drukkerij al dadelijk den krachtigen steun van den toenmaligen gouverneur van Atjeh en Onderhoorigheden, generaal Van Heutsz. Mede aan den steun van de ambtenaren van het Binnenlandsche Bestuur in Atjeh en van den beheerder van de Atjehtram is het te danken, dat het gebouw, waarin de drukkerij haar bedrijf in 1900 begon, in 1902 reeds te klein bleek, zoodat naar een grooter drukkerijgebouw moest worden omgezien.
In 1903 werd door de N. V. de Deli Courant op een geschikt terrein, aan den Peunajoengsingel gelegen, een ruim gebouw voor drukkerij en boekhandel gebouwd, die in hetzelfde jaar nog werd betrokken.
In eigen woning bleef het bedrijf zich gestadig ontwikkelen. Door den steeds toenemenden omzet moest in 1913 andermaal naar meer ruimte worden omgezien. Door aankoop kwam de Atjeh drukkerij en boekhandel in bezit in 1914 van een kapitaal gebouw aan den Societeitsweg, vroeger

bewoond door de firma Kanner en werd haar bedrijf in dit gebouw overgebracht. Vanaf dien tijd beschikken boekhandel en drukkerij met binderij en magazijnen over zeer ruime en flinke localiteiten, waarin zij thans nog zijn gevestigd.

Naast de Pers moge als eerste handelsinstelling, die zich voor het gewest Atjeh en Onderhoorigheden heeft geinteresseerd worden genoemd: de Nederlandsche Handelmaatschappij, die door hare relaties met andere maatschappijen reeds eerder in dit werkje werd genoemd, o.a. in verband met hare pioniersarbeid op Poelò Wèh.
Was aanvankelijk de taak der Nederlandsche Handelmaatschappij, met de overdracht van haar bedrijven op Poelò Wèh in dit gedeelte van het Gewest geeindigd, in het jaar 1901 hernieuwde de maatschappij hare relaties met Atjeh door op 20 October van genoemd jaar een sub-Agentschap te openen te Oelèë Lheue.
Niet alleen door het aanwezig zijn van een vrij groote troepenmacht in Atjeh, doch voornamelijk door den uitvoer van peper en pinangnoten werd het gewest van steeds grooter belang voor den handel zoowel als voor het geldwezen. Daarbij beloofde ook de uitvoer van coprah van steeds grootere beteekenis te worden. Was echter de export destijds vrijwel geheel in handen van de te Penang gevestigde firma's, en vond de import in hoofdzaak plaats vanuit de Straits Settlements, het optreden van de Nederlandsche Handelmaatschappij bracht daarin verandering.
Mede een gevolg daarvan was, dat de Nederland-

VOLLEDIG EMPLACEMENT BOELOE BELANG ARA. (ZIE BLZ. 172-175).

sche Handelmaatschappij aanstonds een in bescheiden mate loonend, doch èn den handel èn de nijverheid in Atjeh in elk opzicht ten goede komend bedrijf in wissel- en bankzaken opende. Het oprichten van het kantoor te Oelèë Lheue vond zijn oorzaak in het feit, dat aan de verbinding van Groot Atjeh, waar op zichzelf de handel en het bedrijf nog van geen groote beteekenis waren, met de Noord- en Oostkust van het Gewest door het Gouvernement, door middel van de Atjeh Tram, gestadig werd gewerkt. Bovendien was er op Sabang de Maatschappij Zeehaven en Kolenstation, die de internationale verbindingen in stand hield en zooveel mogelijk bevorderde.

Voorts werkte in de Onderhoorigheden ter Oostkust van Atjeh de Koninklijke Petroleum Maatschappij, die in 1899 in Lhō Seumawè en Peureula ondernemingen had gesticht, terwijl, zooals reeds eerder vermeld, in het jaar 1903 de route van de mailbooten van de Stoomvaartmaatschappij „Nederland" over Sabang werd gelegd. Ook de Koninklijke Paketvaart Maatschappij opende in dat jaar een lijn van Deli naar Sabang, in hoofdzaak voor het vervoer van tabak en rubber.

Niettegenstaande de troepenmacht in Atjeh na 1903 voortdurend verminderde namen de aanrakingen met de Onderhoorigheden steeds toe, dank zij de immer voortschrijdende pacificatie onder gouverneur Van Heutsz.

Verschillende omstandigheden noopten de Maatschappij in 1904 haar kantoor over te brengen van Oelèë Lheue naar Koeta Radja, in welk jaar

met den bouw van een nieuw kantoor een aanvang werd gemaakt. In 1905 werd het nieuwe gebouw in gebruik genomen.
De werkzaamheden namen gaandeweg voor de maatschappij dermate toe, dat, als tijdelijke hulp, van 1903 tot 1907 een aan dat van Kotta Radja gelijk agentschap moest worden ingesteld te Lhō Seumawè. Toch waren de genoemde jaren voor den handel niet de meest gunstige. Wel was de import onafhankelijk geworden van de Straits, doch de uitvoer bleef in hoofdzaak loopen over Penang en werd dus ook van daaruit gefinancieerd. Nadat echter in 1908 de tramverbinding Seulimeum-Padang Tidji gereed was, en daarmede de verbinding met de Noordelijke en Oostelijke kusten van Atjeh tot stand was gekomen, verbeterde de toestand, mede dank zij het optreden van generaal Swart als gouverneur, in niet geringe mate. De handel ging weer vooruit; de aanleg van sawah's en klappertuinen bevorderd en uitgebreid; de cultuur van peper en pinangoten nam voortdurend toe en zeer veel aanvragen van Europeanen voor het aangaan van landbouwconcessies kwamen binnen.
Die oplevering in handel en cultures had tengevolge, dat in het jaar 1910 de schepen Pegu en Hok Canton, die geregeld de handelsrelaties tusschen Atjeh en Overwal onderhielden, door de Koninklijke Paketvaartmaatschappij werden aangekocht en uit de vaart genomen. Anderzijds werd evenzeer een verlevendiging van den handel in het binnenland geconstateerd. De landbouw

Het kantoorgebouw der Atjehsche Handel-Maatschappij
te Langsar

Bestuurskantoor van den Assistent-Resident van Pedië
te Sigli.

ging vooruit, terwijl het aantal rubberaanplantingen van Europeesche maatschappijen, zoowel in Langsar als in Temyang zeer toenam. Deze vooruitgang weerspiegelde zich in gelijke mate in de resultaten van den arbeid van het subagentschap van de Nederlandsche Handelmaatschappij te Koeta Radja en was oorzaak, dat ook te Langsar een sub-agentschap werd geopend.

Maar ook in Atjèh zou de in 1914 aangevangen wereldoorlog zijn invloeden laten gelden, met als eerste gevolg eenige stagnatie in de in- en uitvoer. Toch wist men zich spoedig aan te passen. Wel ging de invoer tijdelijk over in Japansche handen, doch de uitvoer maakte een tijd van hooge prijzen door. Ook hier dus — evenals in andere werelddeelen — een tijd van hoogconjuctuur, die door het feit, dat in 1917 en 1918 de uitvoer door gebrek aan scheepsruimte minder groot deed zijn, niet, althans niet op belangrijke wijze werd beinvloed. De hooge prijzen maakten het gebrek aan scheepsruimte in elk opzicht goed. Zonder concurrentie, of, wil men, zonder collegiale medewerking zou de Nederlandsche Handelmaatschappij echter niet blijven. Gelijk ook elders reeds is vermeld opende de Javasche Bank te Koeta Radja een kantoor, dat zich sindsdien in toenemenden bloei mag verheugen. Bleef overigens de afdeeling Groot Atjeh een weinig belovende streek, mislukten er de meeste proeven op landbouwgebied genomen, werd zelfs de tabakscultuur en de klapperaanplant in dit gedeelte van Atjeh zoo goed als opge-

geven, het feit dat in 1919 de tramverbinding van Koeta Radja naar Medan tot stand kwam, was oorzaak, dat de Onderhoorigheden op economisch gebied steeds vooruit gingen. Was de uitvoer van peper uit de Onderhoorigheden in 1901 70.000 picol, in het jaar 1920 was dit cijfer voor genoemd product gestegen tot 200.000 picol, een hoeveelheid, die verhandeld werd tegen den prijs van *f* 6.— à *f* 7.— per picol.
De uitvoer van Koelit Bakau (voornamelijk naar Japan) bedroeg in 1920 5.000.000 kilogram; die van Patchouli-bladeren (voornamelijk naar Frankrijk) in 1920: 1.195.000 kilogram. Aan hout werd in genoemd jaar niet minder dan 3400 M^3. uitgevoerd, benevens een groote hoeveelheid coprah en rubber.
Naast hetgeen de Nederlandsche Handelmaatschappij in algemeenen zin voor Atjeh gedaan heeft door hare medewerking aan de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, de Sabang-Maatschappij, enz. bestaan thans hare plaatselijke werkzaamheden voornamelijk in bankzaken, beleeningen, voorschotten op producten en onder hypothecaire zekerheid, disconteeringen, wisseloperatiën, giroverkeer, geldhandel, incassi, telegrafische en andere uitbetalingen, enz., welke werkzaamheden den economischen bloei van het gewest Atjeh en Onderhoorigheden mede in niet geringe mate ten goede komen.

Dit geldt in niet mindere mate van het Agentschap van de Javasche Bank te Koeta Radja, waarover hiervoren reeds een enkel woord is gezegd.

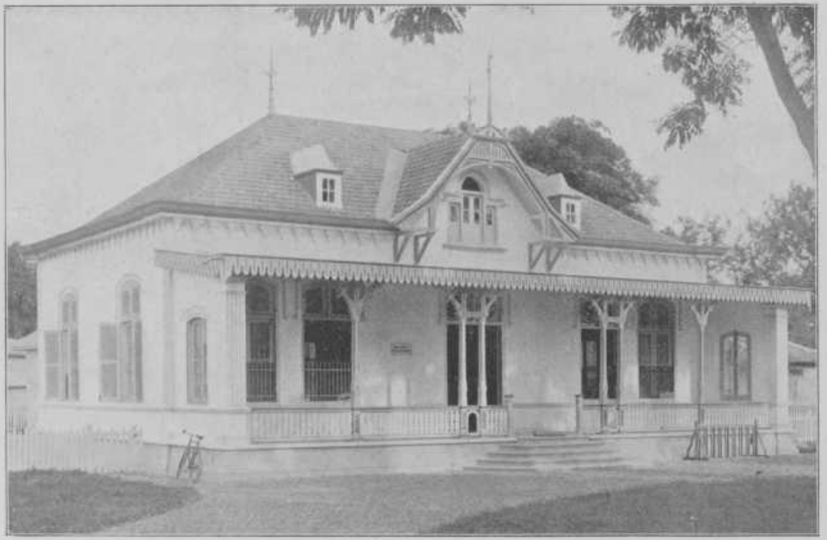
Het Gebouw van de Javasche Bank te Koeta-Radja.

Reeds in 1915 werd door de Directie van die Bank het plan opgevat tot de oprichting van een agentschap der Bank te Koeta Radja en wel voornamelijk ter verkrijging van een goeden gang der circulatie van zilver- en papiergeld, waarvoor de Landskas ter plaatse niet meer voldoende geoutilleerd bleek.
In 1916 werd begonnen met den bouw van een kantoor, dat in het laatst van November 1918 werd voltooid en op 2 December van dat jaar in gebruik werd genomen.
Zooals bijgevoegde afbeelding doet zien, mag het gebouw een sieraad voor de plaats worden genoemd; het voldoet tevens aan alle eischen, welke aan een modern kantoorgebouw in Indië kunnen worden gesteld.
Bij de oprichting van het agentschap werd tot agent aangesteld de heer J. Straatemeier, terwijl de heeren Ch. Chr. Ouwerling en J. Boon Jzn. tot commissarissen van het agentschap werden benoemd.
Thans fungeert de heer H. A. Burlage als agent en zijn de heeren H. J. E. Moll en J. Boon Jzn. commissarissen van het agentschap.
Behalve ten aanzien van het functionneeren als centrum voor de circulatie van zilver- en papiergeld, is ook reeds gedurende de korte periode, dat het agentschap werkzaam is, voldoende gebleken, dat het ten opzichte van het wisselverkeer met de overige Indische vestigingen der Bank eveneens in eene behoefte voorziet.
Aangezien in dit verkeer over het algemeen eene aanduiding mag worden gezien van den omvang der handelsbeweging, mogen ter illu-

stratie hieronder eenige aan de jaarverslagen van de Javasche Bank ontleende cijfers volgen: De afgiften van de Indische kantoren op Koeta Radja en omgekeerd bedroegen tezamen:

in het boekjaar 1919-'20: f 3.107.042.50;
" " " 1920-'21: f 3.763.503.75;
" " " 1921-'22: f 5.761.201.91.

Van de overige Handelmaatschappijen, die in den loop der jaren in Atjeh burgerrecht hebben verkregen, mogen hier worden genoemd de „Deli-Atjeh", een maatschappij, die, gelijk haar naam aanduidt, haar ontstaan te danken heeft aan haar werken in het gouvernement Oostkust van Sumatra. Zij is een voortzetting der in 1897 te Medan gevestigde firma Nolte & Haas, welke in 1905 te Amsterdam in deze Naamlooze Vennootschap werd omgezet onder directie harer leden, de heeren H. J. Nolte en J. H. Haas, waarvan de laatste thans nog als directeur fungeert. In 1905 kreeg de maatschappij uitgebreide houtaankapconcessies in de landschappen Radja Moeda, Radja Toewa, Manjapahit, Birim Rajeu, Birim Pontong, Bajan, Simpang Anas en Perlak, nadat deze terreinen reeds vroeger door de hoofden van Langsar en Perlak aan de firma Nolte & Haas ter exploitatie waren verstrekt. Die terreinen bevinden zich alle op de Oostkust van Atjeh, evenals de atap-concessie Radja Toewa, een der weinige complexen in Indië, waarvoor een dergelijke concessie is uitgegeven, omdat elders de nipahboomen, van welker bladeren de atap gemaakt wordt, meestal aan



Kantoor der Nederlandsche Handelmaatschappij te Koeta-Radja.

de Inlandsche bevolking behooren, die deze dan zelf exploiteert.
Het hout wordt door de Atjehers gekapt, in laadprauwen geladen en door stoombarkassen uit de verschillende rivieren meestal naar Belawan Deli verscheept om daar gebruik te worden voor de oprichting van tabaksschuren.
In de laatste jaren is ook de export der bast van genoemde boomen, waarin veel looi- en kleurstoffen voorkomen, belangrijk toegenomen.
De Handelmaatschappij „Deli-Atjeh" heeft gaandeweg haar zaken in Atjeh weten uit te breiden en heeft, behalve haar hoofdkantoor te Amsterdam, nog vestingen op Tandjong Balei (Assahan), Belawan, Langsar, Koeta Radja en Sibolga (Tapanoelie) met Medan als hoofdkantoor voor Indië.

Tenslotte moge hier worden genoemd de Atjehsche Handelmaatschappij, die in de voornaamste plaatsen van het gewest kantoren en magazijnen gevestigd heeft en ten opzichte van de economische opleving van Atjeh zelfs pionierswerk heeft verricht.
Deze Atjehsche Handelmaatschappij toch werd geboren uit de Padangsche Handelmaatschappij, die op haar beurt in 1894 was opgericht door de firma J. T. van Leeuwen & Co. te Padang, die reeds vóór genoemden datum handel dreef met de Atjehers. In 1902 achtte de genoemde Padangsche Handelmaatschappij den tijd gekomen de zaken op Atjeh in een zelfstandige afzonderlijke maatschappij te consolideeren waardoor terecht de verwachting kon worden ge-

koesterd dat het handelsterrein in Atjeh intensiver bearbeid zou worden. Niet alleen door deelname in het kapitaal steunde de moedermaatschappij de nieuwe Vennootschap, die, gelijk gezegd, den naam „Atjehsche Handelmaatschappij" kreeg, doch ook door persoonlijke medewerking. Zoo werd een der directeuren van de Padangsche Handelmaatschappij, de heer F. W. S. H. Tengbergen Jr. tevens directeur der Atjehsche Handelmaatschappij en vervult deze functie nog steeds tot op heden, hoewel de dagelijksche leiding der zaken bij de oprichting toevertrouwd werd aan den mede-directeur, den heer J. W. Kamerling, welke leiding thans in handen is van den in 1911 tot directeur benoemden heer A. Knottenbelt Jr., bijgestaan door den heer J. F. Keulemans, in wiens handen de Algemeene vergadering van Aandeelhouders in 1921 het mededirecteurschap legde. Met een flinken staf Europeesch personeel als hoofdambtenaren wordt geheel Atjeh bewerkt vanuit het hoofdkantoor te Koeta Radja met bijkantoren te Sabang, Lhō Seumawè, Tapa Toean, Langsa, Sigli, enz., terwijl verdere vestigingen ook op andere plaatsen voorbereid worden.
Ook de Atjehsche Handelmaatschappij heeft op het gebied van den handel in belangrijke mate medegewerkt om Atjèh te maken tot wat het thans is en — naar gehoopt wordt — in de toekomst nog worden zal.

Overtuigd dat het bovenstaande allerminst aanspraken kan maken op volledigheid, moet de schrijver, voor wat betreft de bizonderheden van

enkele op Atjeh werkende maatschappijen en instellingen, het hierbij laten.

Ten besluite van dit hoofdstuk worde hier melding gemaakt van het bestaan der Economische Vereeniging te Koeta Radja, in 1919 opgericht door den toenmaligen agent van de Javasche Bank aldaar, den heer J. Straatemeier. Deze vereeniging, die zich ten doel stelt de handelsbelangen harer leden te behartigen en verder in het algemeen alle mogelijke in Atjeh voorkomende economische kwesties te bestudeeren en daarover eventueel adviezen uit te brengen aan de Regeering en hare ambtenaren, — deze vereeniging heeft van hare oprichting af de economische belangen van het geheele gewest in niet geringe mate gediend.

Jaarlijks verschijnt een verslag, waarin op zakelijke, beknopte wijze wordt medegedeeld de bizonderheden en cijfers van de verschillende cultures en handelsinstellingen in Atjeh. Daarnaast stelde in het begin van 1920 de reeds genoemde voorzitter der vereeniging een lijvig rapport samen ten dienste van het Atjeh Instituut te Amsterdam, waarin de economische toestand van het gewest tot in zijn onderdeelen werd besproken.

BUITENLANDSCH KAPITAAL IN ATJEH.

Op gevaar af van het nationale karakter van dit werkje geweld aan te doen worde hier toch in het kort melding gemaakt van hetgeen ook het buitenland, althans het buitenlandsche kapitaal, op economisch terrein tot stand heeft gebracht.

Onder Fransch Belgische auspicien is tot stand gekomen de Société Financière des Caoutchoucs, die in Temyang, het onmiddellijk aan de Oostkust van Sumatra grenzende deel van Atjeh, een tiental ondernemingen heeft geopend voor de winning van caoutchouc, koffie, rubber en palmolie.

Van enkele dier onderneming volge hier cijfers en gegevens, die aan de jongste jaarverslagen der maatschappij ontleend zijn.

Soengei Lipoet, voor de koffie-, caoutchouc- en palmoliecultuur, werd geopend 26 Februari 1908, toen 30 H. A. grond werden beplant. De aanplant heeft zich echter sindsdien geweldig uitgebreid, zoodat in 1922 een oppervlakte van niet minder dan 5751 H. A. door de maatschappij in cultuur was gebracht, waarbij 3600 koelies een bestaan vonden. In 1918 werd de koffiecultuur verwisseld voor die van palmolie en een statistiek over de laatste jaren geeft voor deze onderneming de volgende cijfers:

WERKPLAATS DER „SABANGMAATSCHAPPIJ".

	Caoutchouc	Koffie	Olie
1913	54.384 K.G.	22.000 K.G.	
1914	95.297 „	20.361 „	
1915	184.302 „	85.126 „	
1916	351.255 „	191.893 „	
1917	492.687 „	206.010 „	
1918	556.174 „		78.156 K.G.
1919	759.191 „		313.146 „
1920	1.332.118 „		638.284 „
1921	1.239.973 „		430.182 „
1122	1.319.800 „		962.504 „

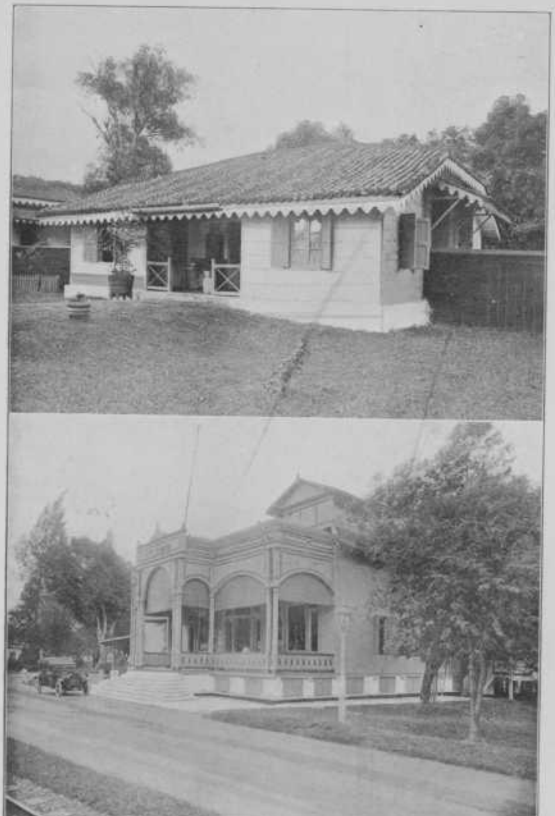
Door dezelfde maatschappij werd den 18den Januari 1911 een nieuwe onderneming *Batang Ara* gevestigd, aanvankelijk ter grootte van 86 H. A. Thans is de beplante oppervlakte, bestemd voor de winning van caoutchouc en palmolie, 1739 H. A., met 742 koelies als werklieden.
De productiecijfers van deze onderneming over de laatste jaren zijn:

	Caoutchouc.	Olie.
1918	128.685 K.G.	
1919	203.402 „	12.910 K.G.
1920	284.366 „	146.154 „
1921	272.731 „	136.216 „
1922	291.600 „	395.400 „

Tenslotte de onderneming *Semadam*, eveneens van de Société Financière de Caoutchoucs en evenzeer bestemd voor de winning van caoutchouc en palmolie. Deze estate is thans ruim 515 Hectare groot. Zij werd in 1913 gesticht en de productiecijfers van 1918 tot 1922 luiden:

	Caoutchouc	Olie
1918	23.780 K.G.	
1919	34.791 „	31.000 K.G.
1920	38.759 „	110.728 „
1921	35.471 „	103.740 „
1922	31.600 „	247.500 „

Voorts heeft de Fransche maatschappij „Palmeraies de Simpang Kanan" op 28 April 1914 in het Temyangsche een onderneming „Simpang Kanan" geopend, waarop thans 650 H.A. Hevea rubber geplant is en ongeveer 70 H.A. palmolie. Naast haar werkt de „Simpang Kiri Cultuurmaatschappij", opgericht 22 Maart 1913, met ongeveer 600 H,A. rubberaanplant.
Tenslotte de eveneens met buitenlandsch kapitaal werkende „Tengoelan Cultuur Maatschappij", die eveneens ondernemingen bezit in het Atjehsche, doch waaromtrent cijfers als bovenstaande achterwege moeten blijven.



DE ATJEHDRUKKERIJ TE KOETA-RADJA.
BOVEN: HET GEBOUW IN 1900. BENEDEN: HET GEBOUW THANS IN GEBRUIK.

SLOTWOORD.

De schrijver van al hetgeen aan deze bladzijde is voorafgegaan meent de pen niet te mogen neerleggen alvorens een woord van dank te hebben gericht tot degenen, die, op welke wijze ook, zijn taak hebben vergemakkelijkt en medewerkten aan de totstandkoming van dit boekje over de Nederlandsche Economische Staatkunde in Atjeh gedurende de afgeloopen vijftig jaren.

Die medewerking was veelzijdig!

Van regeeringswege werden den samensteller alle gegevens verstrekt, die, naast de reeks van Koloniale Verslagen als „bron", nog noodig waren. De Minister van Koloniën, Mr. S. de Graaff, zoowel als de hoofden van onderscheidene afdeelingen van zijn Departement hebben tijd en moeite willen geven voor het opsporen van min of meer belangrijke gegevens op den economischen bloei van het gewest betrekking hebbende en den schrijver die dan steeds welwillend verstrekt.

Hoogere, meestal gepensioneerde, bestuursambtenaren, die vroeger daadwerkelijk hun krachten aan de pacificatie van het gewest Atjeh en Onderhoorigheden hebben gegeven, waren immer bereid hun persoonlijke inzichten kenbaar te maken.

Ook van de zijde van het „particulier initiatief"

werden steeds alle gewenschte inlichtingen met de grootste bereidwilligheid verstrekt. Foto's — helaas te-veel om door de opname van alle den prijs van dit werkje niet te doen stijgen — werden gaarne ter reproductie afgestaan.
Inderdaad: — de medewerking voor de tot standkoming van mijne pennevrucht was veelzijdig!

. . .

„Vanwege de reclame" — zal men wellicht opmerken?
De Regeering, zoowel als de direct of indirect in dit werkje besproken instellingen en maatschappijen, zullen vermoedelijk reclame *in dezen vorm* wel kunnen ontberen!
Maar het is den schrijver wèl, wanneer men in de samenstelling van dit werkje een poging wil zien om „reclame te maken" voor een land en een volk in onzen Archipel, die zoo ten volle onze belangstelling verdienen.
Atjeh stond nimmer in een vriendelijk daglicht. Hier niet en buiten onze grenzen niet. Voor een groot deel mag dit worden geweten aan het feit, dat omtrent de Nederlandsche Economische Staatkunde in Atjeh nog zoo weinig bekend werd. Het jongste, reeds eerder aangehaalde werk van den heer Kreemer over Atjeh kan worden beschouwd als de eerste groote en grootsche poging om in de bestaande behoefte aan economische lectuur over Atjeh te voorzien.
De samensteller van dit boekje meent de grenzen der bescheidenheid niet te hebben overschreden, wanneer hij de gedachte, dat naast het boven-

ATJEH-MUSEUM TE KOETA-RADJA.

PEPER-AANPLANT OP POELO WEH.

genoemde boek van Kreemer en naast de andere lectuur over Atjeh, plaats zou zijn voor een eenvoudige, min of meer populaire vermelding van feiten, met dit boekje tot uiting heeft gebracht.

* * *

De waardeering van den schrijver voor alle overige medewerkers wordt er allerminst geringer op, wanneer hij van deze plaats een woord van vriendelijken dank richt tot generaal Swart, den schrijver van het Voorwoord voor dit boekje. Niet alleen dat deze kenner van Atjeh door dit Voorwoord aan den inhoud van het boekje een bizondere waarde verleend heeft, maar door de aanwijzingen en inlichtingen, die hij van dien oud-gouverneur mocht verkrijgen, heeft deze den schrijver zeer aan zich verplicht. Zijn taak werd hem door een en ander veel lichter en de inhoud van het boekje won daardoor aan juistheid en volledigheid.
In de tweede plaats moge hier een woord van dank volgen tot dien anderen kenner van Atjeh, Prof. Dr. C. Snouck Hurgronje, te Leiden, die, met Van Heutsz, zulk een groot stuk Atjehsch leven heeft meegemaakt. De vele uren, die prof. Snouck voor het verstrekken van zijn waardevolle gegevens voor den schrijver over had, waren even zoovele momenten, waarin de liefde, die de Leidsche Hoogleeraar nog immer voor het land en het volk van Atjeh voelt, telkens naar voren kwam.
En tenslotte een woord van waardeering en erkentelijkheid voor den adjunt commies van het

Departement van Koloniën, den heer C. Th. L. Damen, die, bij tijd en ontijd, gereed stond te voldoen aan de telkens weer terugkeerende vragen om „lectuur", en die daarnaast meermalen gelegenheid vond ongevraagde gegevens te verstrekken. Degenen die, als schrijver dezes, min of meer geregeld de leeszaal van het Ministerie van Koloniën bezoeken, zullen ongetwijfeld dit woord van waardeering, dat voor dezen vriendelijken, welwillenden ambtenaar hierbij uit schrijvers pen vloeit, gaarne onderstrepen.

Het Atjeh-Hotel te Koeta Radja met zijn machtig-indrukwekkende omgeving.

ERRATA.

Blz. 4, 5e regel v. o. staat: „laat ik het gaarne ...", enz.; m. z.: „laat ik gaarne ..." enz.

" 12, (noot), staat: „den afreis", m. z.: „de afreis".

" 15, 6e regel v. o. staat: „Koeala Batië"; m. z.: „Koeala Batöë".

" 30, 1e regel v. b. staat: *„Paty"*, m. z. *„Patty"*.

" 34, 12e regel v. b. staat: „Olèë Lhene", m. z.: „Olèë Lheue".

" 75, 10 regel v. o. staat: „Moekems", m. z.: „Moekims".

" 80, 17e regel v. b. staat: „een van werken", m. z.: „een regiem van werken",

" 81, (noot), staat: „Kempecs", m. z: „Kempees".

" 151, 2e regel v. b. staat „1923", m. z.: „1924".

De eerste regel van het cijferstaatje op blz. 93 zijn *uitgaven;* de tweede regel vermeldt de *ontvangsten.*